रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 132] नई दिल्ली, मंगलवार, अप्रैल 21, 2015/वैशाख 1, 1937
No. 132] NEW DELHI, TUESDAY, APRIL 21, 2015/VAISAKHA 1, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 अप्रैल, 2015

संख्या टीएएमपी/8/2015-वीओसीपीटी.—महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए इसके साथ संलग्न आदेश में विनिर्दिष्ट अनुसार 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से वीओसी व्हार्फ III/ IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग सिस्टम में कार्गो अंतरण के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क संदर्भ के निर्धारण से संबंधित प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला संख्या टीएएमपी/8/2015-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास ----- **आवेदक**

कोरम:

(i) श्री **टी.एस. बालासुब्रामणियन**, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च 2015 के इस 21वें दिन को पारित)

यह मामला 10 वर्षों की अवधि के लिए राजस्व आदान-प्रदान आधार पर लाइसेंस आधार पर वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से वीओसी व्हार्फ III/ IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग सिस्टम में कार्गो अंतरण के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क संदर्भ के निर्धारण से संबंधित प्राप्त दिनांक 4 फरवरी, 2015 के प्रस्ताव से संबंधित है। यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय की इस सलाह के परिणामस्वरूप प्राप्त हुआ

है कि महापत्तनों पर प्रचालन कार्यों का मशीनीकरण करना प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्र के अंतर्गत आता है और सभी बहुपत्तनों में कोयले की हैंडलिंग का मशीनीकरण करने के संबंध में कार्रवाई की जानी चाहिए।

2. वीओसीपीटी ने 10 वर्षों की अवधि के लिए बर्थ IV से वैगन/ट्रक लोडिंग सिस्टम में कार्गो को खाली करने के लिए प्रत्याशित बोलीदाताओं को लाइसेंस प्रदान करने के माध्यम से मशीनीकृत निकासी प्रणाली को कार्यान्वित करने के लिए प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने विषयाधीन परियोजना के लिए 30 मार्च, 2015 को अथवा पहले प्रदान करने से संबंधित पत्र जारी करने के लिए समय-सीमा निर्धारित की है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि वीओसीपीटी के न्यासी मंडल ने 30 मई, 2014 को आयोजित बोर्ड बैठक में इस परियोजना के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है और 21 जुलाई, 2014 को विषयाधीन परियोजना के लिए पोत परिवहन मंत्रालय का भी अनुमोदन प्राप्त करने के लिए अनुरोध किया गया था।

3.1. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव में किए गए अनुरोध के संबंध में प्रमुख बातें संक्षेप में नीचे दी गई हैं:

(i) **<u>वर्तमान परियोजना की पृष्ठभूमि:</u>**

(क) वीओसीपीटी की बर्थ संख्या III/IV में ड्राई बल्क कार्गो को पोत से उतारकर घाट क्रेनों अथवा पोत गियरों के माध्यम से समुद्रतट तक लाया जाता है और घाट पर उतार दिया जाता है। इसके पश्चात् फ्रंट एंड लोडरों का प्रयोग करते हुए टिप्परों में कार्गो को चढाया जाता है कार्गों को गंतव्य की ओर रवाना कर दिया जाता है/प्रांगण में खडा कर दिया जाता है।

(ख) वैगनों के लोडिंग के लिए, कार्गो को फ्रंट एंड लोडरों का प्रयोग करते हुए बर्थ से ट्रकों में लोड किया जाता है और हुक प्वांइट से लगभग 70 मीटर की दूरी पर स्थित वैगन लोडिंग प्वाइंट के समीप भेजा जाता है और अम्बार लगा दिया जाता है। उसके बाद वहां खडे कार्गो का रेलवे लाइनों पर रखे फ्रंट एंड लोडरों का प्रयोग करते हुए रेल वैगनों में चढा दिया जाता है। इस प्रक्रिया में बहुत अधिक समय लगता है परिणामस्वरूप बर्थ से कार्गो को खाली कराने का कार्य धीमी गति से होता है जिससे रेलवे रैकों में भरने के समय चक्र में वृद्धि होती है। 59 वैगनों वाले एक पूर्ण रेक को भरने में 8 घंटे का समय लगता है। इस समय तक, रेलवे लोको/वैगन भरने का कार्य पूरा होने तक व्यस्त रहते हैं। परिणामस्वरूप, पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा वैगनों के लिए विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पडता है।

(ग) मानवीय प्रचालन के कारण, फ्रंट एंड लोडरों और ट्रकों का प्रयोग करते हुए वीओसी IV बर्थ से कार्गो को खाली करने का कार्य धीमी गति से होता है। इसके अतिरिक्त, फ्रंट एंड लोडरों और ट्रकों का प्रयोग करते हुए, कार्गो हैंडलिंग की इस प्रणाली से निकासी के स्थान पर और वैगन लोडिंग स्थलों पर भी धूल के कारण प्रदूषण का कारण बनता है।

(घ) IV पोत के एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने में लगने वाले समय में कमी करने के लिए, रेलवे रैकों पर लोडिंग के कार्य में लगने वाले समय-चक्र में कमी करने के लिए और फ्रंट एंड लोडरों के प्रचालन के कारण होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए, वीओसी व्हार्फ IV में मशीनीकृत कार्गो हैंडलिंग प्रणाली उपलब्ध कराने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित "वीओसी व्हार्फ IV बर्थ से वैगन लोडिंग प्रणाली में कार्गो अंतरण के मशीनीकरण" परियोजना को एक सामान्य उपयोक्ता सुविधा के रूप में कार्यान्वित किया जाएगा।

(ड) व्यावहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, इस परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए ₹ 23.5 करोड की पूँजीगत लागत पर विचार किया गया है।

(ii) **<u>प्रस्तावित परियोजना में परिकल्पित सुविधा योजना</u> :**

(क) होपरों, ट्रकों और टेलीस्टेक उपकरणों का प्रयोग करते हुए वैगन लोडिंग :

(i) बर्थ पर विद्यमान पत्तन क्रेन/पोत क्रेन 600 टन की क्षमता के प्रस्तावित टायर चढे होपरों को पोषित करेगी, जिससे कि प्रति ट्रक 2 मिनट के अनुमानित समय में सीधे ही ट्रकों को भर देगी।

कार्गो की निकासी के लिए प्रत्येक पत्तन क्रेन/पोत क्रेन की एक समर्पित मोबाइल होपर होगा। ये मोबाइल होपर कार्गो को ट्रकों के माध्यम से टेलीस्टेक तक भी पहुंचाएंगे। एक-एक कर ये ट्रक लगातार टेलीस्टेक को फीड करते रहेंगे ताकि पूरे रेक पर लोडिंग का कार्य पूरा किया जा सके।

(ii) टेलीस्टेक का प्रयोग वैगन लोडिंग के लिए किया जाएगा। इस टेलेस्टेक उपकरण की एक लंबी भुजा होती है जो 1000 टीपीएच की दर से रेक पर लोड कर सकती है।

(iii) कंनवेयर बेल्ट और साइलो व्यवस्था के बिना यह एक अर्ध-मशीनी प्रणाली है। चूँकि प्रस्तावित उपकरण मोबाइल प्रकार के उपकरण हैं, इसलिए, इस उपकरण का पार्श्व बर्थों पर उपयोग लचीले रूप से करने में भी संभव है। इसके अतिरिक्त, यह एक लागत प्रभावी और लचीली प्रक्रिया है।

(ख) होपरों और पत्तन उपयोक्ता ट्रकों के माध्यम से ट्रक लोडिंग:

इस प्रणाली में, पत्तन क्रेनों/पोत क्रेनों का प्रयोग करते हुए पोतों से ड्राई-बल्क कार्गो के निस्सरण को चलायमान होपरों में भेजा जाएगा। यह कार्गो उपयोक्ता स्टेक यार्ड/गंतव्य तक ले जाने के लिए होपरों के माध्यम से उपयोक्ता ट्रकों में निस्सरित किया जाएगा।

(iii) **<u>लगाए जाने वाले उपकरणों का ब्यौरा</u> :**

IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग में कार्गो अंतरण के प्रस्तावित मशीनीकरण में अधिष्ठापना के लिए निम्निलिखित उपकरणों का प्रस्ताव किया गया है।

(क) टायर चढे मोबाईल होपर:

(i)	श्रेणी	: मोबाईल होपर
(ii)	मात्रा	: 4 संख्या .
(iii)	क्षमता	: 600 टीपीएच
(iv)	होपर का आकार	: 10 x 10 मीटर (लम्बाई X चौडाई)

(ख) वैगन लोडिंग के लिए टेली स्टेक :

(i)	श्रेणी	: मोबाईल टेली स्टेक
(ii)	मात्रा	: 2 संख्या
(iii)	क्षमता	: 600 टीपीएच
(iv)	टेली स्टेक का आकार	: 20 x 4 मीटर (लम्बाई X चौडाई)

(ग) कस्टोमाइज्ड ट्रक : प्रत्येक 20 टन की क्षमता वाले 10 संख्या (12 मीटर x 3 मीटर)

(iv) **<u>पूँजीगत लागत</u>** :

व्यावहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, परियोजना के लिए ₹ 23.5 करोड की कुल पूँजीगत लागत पर विचार किया गया है, जैसाकि नीचे दिया गया है :

(₹ **लाख में**)

क्र.सं.	**विवरण**	**राशि**
(i)	होपरों, ट्रकों और टेलीस्टेकरों के माध्यम से वैगन लोडिंग के लिए	1870.00
(ii)	पत्तन उपयोक्ता ट्रकों में होपरों के माध्यम से ड्राई-बल्क कार्गो की हैंडलिंग के लिए	480.00
	परियोजना की कुल पूँजीगत लागत	**2350.00**

(v) **<u>निकासी प्रणाली की इष्टतम क्षमता</u>**:

(क) चूँकि निकासी प्रणाली में केवल ड्राई बल्क कार्गो को ही रख-रखाव किया जाएगा, इसलिए गणना के लिए 100% ड्राई बल्क कार्गो पर ही विचार किया जाएगा। रख-रखाव किए जाने वाले समस्त कार्गो को "विदेशी कार्गो" के रूप माना जाता है। .

(ख) 12,500 टन की प्रति दिन, 365 दिन की हैंडलिंग दर पर विचार करते हुए और 70% समुपयोजन कारक अर्थात् 12,500 प्रति दिन × 365 × 0.70=3.19 मिलियन टन प्रति वर्ष को लागू करते हुए इष्टतम हैंडलिंग क्षमता का निर्णय किया गया है।

(ग) इष्टतम हैंडलिंग क्षमता को बर्थ की क्षमता तक अर्थात् 3.19 मी. टन तक सीमित किया गया है जैसाकि वीओसीपीटी में यांत्रिक हैंडलिंग उपकरण के उन्नयन के लिए अप-फ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव में प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया है। वैगन लोडिंग के माध्यम से ड्राई बल्क कार्गो के अंतरण के लिए, मूल्यांकित कुल इष्टतम क्षमता के 60% अर्थात् 3.19 मिलियन टन *60%=1.91 मिलियन टन इष्टतम क्षमता का निर्णय किया गया है। मूल्यांकित कुल इष्टतम क्षमता के 40% अर्थात् 3.19 मिलियन टन *40%=1.278 मिलियन टन शेष इष्टतम क्षमता के निर्णय पर पत्तन उपयोक्ता ट्रकों में होपरों के माध्यम से ड्राई बल्क कार्गो की हैंडिलंग के लिए विचार किया गया है।

(घ) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत इष्टतम क्षमता की गणना नीचे तालिका में दर्शायी गई है:

(i) <u>होपरों, ट्रकों और टेलीस्टेकर के माध्यम से वैगनों पर ड्राई बल्क कार्गो को लोड करने के लिए इष्टतम क्षमता</u>

इष्टतम क्षमता	
वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में) (12,500 प्रति दिन × 365 × 0.70)	3.19
31,93,750 × 60% की कुल क्षमता (टन में)	1,916,250

(ii) <u>पत्तन उपयोक्ता ट्रकों में होपरों के माध्यम से ड्राई बल्क कार्गो को लोड करने के लिए इष्टतम क्षमता</u>

इष्टतम क्षमता	
वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में) (12,500 प्रति दिन x 365 x 0.70)	3.19
31,93,750 × 40% की कुल क्षमता (टन में)	1,277,500

(ड) <u>इष्टतम यार्ड क्षमता</u>:

वीओसीपीटी ने इष्टतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन नहीं किया है। इसने यह उल्लेख किया है कि कार्य का क्षेत्र चौथे बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली के केवल द्रुत निकासी तक सीमित है। अत: उपर्युक्त प्रचालनों के माध्यम से कार्गो को हैंडल करने से भंडारण गतिविधि प्रभावित नहीं होती है।

(vi) **<u>प्रचालन लागत</u>**:

(क) इस प्रणाली में प्रस्तावित उपकरणों का प्रचालन ईंधन से होगा और इस प्रकार अपेक्षित वार्षिक राजस्व में ईंधन की लागत पर विचार किया गया है।

आईओसी लि. के बीजक दिनांक 28 जनवरी, 2015 के अनुसार ईंधन की लागत ₹ 50.48 प्रति लीटर पर विचार किया गया है और ईंधन लागत के अनुमान नीचे दिए गए हैं:

(i) होपर के लिए ईंधन लागत : ₹40.38 लाख / वर्ष

(ii) टेलीस्टेक के लिए ईंधन लागत : ₹20.19 लाख / वर्ष

(iii) ट्रकों के लिए ईंधन लागत : ₹48.46 लाख / वर्ष

(ख) प्रचालन लागत की गणना नीचे दी गई है :—

(i) <u>होपरों, ट्रकों और टेली-स्टेकर के माध्यम से वैगनों पर ड्राई बल्क कार्गो को लोड करने के लिए अनुमानित प्रचालन लागत</u>

(₹ **लाख में**)

क्रं.सं.	विवरण	कार्यकरण	राशि
1	**ईंधन लागत:**		
(a)	होपरों के लिए ईंधन लागत	4000 घण्टे*5 ली/घंटे*₹ 50.48*4	24.23
(b)	टेलीस्टेक के लिए ईंधन लागत	4000 घण्टे *5 ली/घंटे *₹ 50.48*2	20.19
(c)	ट्रकों के लिए ईंधन लागत	4000 घण्टे *2. ली/घंटे *₹ 50.48*10	48.46
2	**मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत**	5% पूँजी लागत पर(₹ 1870 लाख)	93.50
3	बीमा	1% कुल पूँजी लागत पर	18.70
4	मूल्यह्रास	कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार अर्थात् उपकरण लागत का 6.33% (₹ 1870 लाख)	**118.37**
5	किराया (पट्टा किराया)		2.65
6	अन्य व्यय	सकल स्थायी परिसम्मति मूल्य का 5%	93.50
	योग (1) से (6)		**419.60**

(ii) <u>पत्तन उपयोक्ता ट्रकों में होपरों के माध्यम से ड्राई-बल्क कार्गो के अंतरण के लिए अनुमानित प्रचालन लागत</u>

(₹ **लाख में**)

क्रं.सं.	विवरण	कार्यकरण	राशि
1	**ईंधन लागत:**		
(a)	होपरों के लिए ईंधन लागत	4000घण्टे *5 ली/घटे *₹50.48*4	16.15
2	**मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत**	5% पूँजी लागत पर (₹480 लाख)	24.00
3	बीमा	1% कुल पूँजी लागत पर	4.80
4	मूल्यह्रास	कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार अर्थात् उपकरण लागत का 6.33% (₹480 लाख)	30.38
5	किराया (पट्टा किराया)		0.56
6	अन्य व्यय	सकल स्थायी परिसम्मति मूल्य का 5%	24.00
	योग (1) से (6)		**99.89**

(vii) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल का अनुमान सम्पत्तियों के सकल ब्लाक पर 16% लगाया गया है।

(viii) तद्नुसार, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर) निम्नानुसार है:

(₹ लाख में)

क्रं.सं.	विवरण	होपरों, ट्रकों और टेली-स्टेकर के माध्यम से वैगनों पर ड्राई बल्क कार्गो को लोड करने के लिए एआरआर	पत्तन उपयोक्ता ट्रकों में होपरों के माध्यम से ड्राई बल्क कार्गो के अंतरण के लिए एआरआर
(i)	आरओसीई @ 16%	299.20	76.80
(ii)	प्रचालन लागत	419.60	99.89
(iii)	योग एआरआर	**718.80**	**176.69**

(ix) **अपेक्षित वार्षिक राजस्व**:

टीएएमपी दिशा-निर्देश 2008 के अनुसार, ड्राई बल्क कार्गों की हैंडलिंग के लिए दर का निर्णय करने के लिए कुल वार्षिक राजस्व की अपेक्षा उचित अनुपात में होती है। अत: भण्डारण और विविध मदों की शेष गतिविधियों के लिए अपेक्षित राजस्व के उचित अनुपात का प्रश्न नहीं उठता।

(x) अनुमानित अपेक्षित राजस्व को पूरा करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रण्ट प्रशुल्क निम्नानुसार है:

(क) होपरों, ट्रकों और टेलीस्केकरों का प्रयोग करते हुए वैगन लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार:

क्रं.सं.	वस्तु	दर प्रति मीटन में (₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1	ड्राई बल्क कार्गो	37.51	22.51

(ख) होपरों और पत्तन उपयोक्ता ट्रकों का प्रयोग करते हुए ट्रक लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार:

क्रं.सं..	वस्तु	दर प्रति मीटन में (₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1	ड्राई बल्क कार्गो	13.83	8.30

टिप्पणी: चौथी बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली में कार्गो की ढुलाई के लिए प्रशुल्क दर का प्रस्ताव किया जाता है।
(तत्पश्चात्, वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि इस परियोजना में, बर्थ संख्या 3 अथवा 4 से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली में कार्गो का अंतरण समाहित होगा।)

3.2. वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ-साथ प्रस्तावित दर मान (एसओआर) और व्यावहार्यता रिपोर्ट भी प्रस्तुत की है। वीओसीपीटी ने निष्पादन मानक प्रस्तुत नहीं किए।

4.1. 04 फरवरी, 2015 के प्रस्ताव के प्राप्त होने की सूचना से अवगत कराते हुए, वीओसीपी से निष्पादन मानकों सहित कुछ मदों, के संबंध में सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए (हमारे 9 फरवरी, 2015 के पत्र द्वारा) अनुरोध किया गया था।

4.2. वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र संख्या एमईई/पी एंड एम/एफ.मैकेनाइजेशन/2014/डी.799 दिनांक 20 फरवरी, 2015 द्वारा उत्तर दिया गया है। हमारे 9 फरवरी, 2015 के पत्र में विनिर्दिष्ट मदों और उन पर वीओसीपीटी के उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं:

क्रं.सं.	हमारी आपत्तियां	वीओसीपीटी द्वारा स्पष्टीकरण
1.	वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि इसके न्यासी मंडल ने परियोजना को 30 मई, 2014 को अनुमोदन प्रदान कर दिया था और वीओसीपीटी ने 21 जुलाई, 2014 को पोत परिवहन मंत्रालय से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध	संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन से संबंधित प्रस्ताव को प्रस्तुत करने में विलम्ब के संबंध में, यह सूचित किया जाता है कि वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास मंडल ने 30.05.2014 को विषयाधीन परियोजना को प्रारंभ करने के लिए अनुमोदन

	किया था। संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत करने में लगभग 8 मास के अत्यधिक विलम्ब के कारणों के बारे में वीओसीपीटी को स्पष्ट करना है।	प्रदान कर दिया था। इस परियोजना के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय से 21.07.2014 को अनुरोध किया गया था। बोर्ड बैठक की पुष्टि प्राप्त होने के पश्चात, विषयाधीन परियोजना के लिए व्यावहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए निविदा औपचारिकताओं के अनुपालन के पश्चात 25.09.2014 को मैसर्स मैरीटाइप कंसल्टेंसी प्रा0 लि0, मुम्बई को एक कार्यादेश जारी किया गया था। अंतिम व्यावहार्यता रिपोर्ट ई-मेल द्वारा 03.02.2015 को प्राप्त हुई थी। टीएएमपी को आवेदन 04.02.2015 को भेज दिया गया है।
2.	वीओसीपीटी ने प्रस्ताव के साथ निष्पादन मानक और नवीनतम ईंधन बीजक की प्रति प्रस्तुत नहीं की हैं। इसलिए, वीओसीपीटी को टीएएमपी को निष्पादन मानक की प्रति और नवीनतम ईंधन बीजक की प्रति प्रस्तुत की जानी है और साथ ही संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/प्रत्याशित बोलीदाताओं को निष्पादन मानकों की एक प्रति भी अग्रेषित की जानी है। इसके अतिरिक्त, पोत परिवहन मंत्रालय के स्वीकृति पत्र, जैसाकि अपने प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट किया गया है, की एक प्रति तथा टीएएमपी को प्रस्तुत प्रस्ताव के लिए बोर्ड के अनुमोदन की प्रति भी शीघ्र अग्रेषित की जानी है।	जैसाकि प्राधिकरण द्वारा अनुरोध किया गया है, निम्नलिखित प्रत्येक के संबंध में एक-एक प्रति संलग्न की जाती है: • अप-फ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण में निर्दिष्ट अनुसार दोनों परियोजनाओं के लिए निष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं। ट्रक लोडिंग प्रणाली के लिए: लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेगा :- (i) बर्थ IV पर संस्थापित यांत्रिक प्रणाली के लिए प्रति मास प्रति उपकरण के लिए न्यूनतम गारंटी उपलभ्यता 90%। इस उपलभ्यता की गणना कुल यांत्रिक प्रणाली के लिए की जाएगी; और, (ii). लाइसेंसधारी प्रत्येक 20-टी क्षमता वाले ट्रकों के प्रति होपर प्रति घंटे अथवा अनुपापित रुप से 7 ट्रकों को लोड करेगा वैगन लोडिंग प्रणाली के लिए: लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेगा:- (i). बर्थ IV पर संस्थापित यांत्रिक प्रणाली के लिए प्रति मास प्रति उपकरण के लिए न्यूनतम गारंटी उपलभ्यता 90%। इस उपलभ्यता की गणना कुल यांत्रिक प्रणाली के लिए की जाएगी; (ii) लाइसेंसधारी प्रत्येक 66 टन की क्षमता वाले 30 वैगनों सहित आधे रेक की लोडिंग को दो घंटे में पूरा करेगा। (ख) 28.01.2015 का नवीतम ईंधन बीजक अनुबंध- II के रुप में सलग्न है। (ग) विषयाधीन प्रस्ताव के अनुमोदन से संबंधित 30.05.2014 को आयोजित बोर्ड बैठक की कार्यवाही का कार्यवृत्त प्रस्तुत किया जाता है। (घ) खुली निविदा प्रक्रिया अपनाकर उपर्युक्त वर्णित दोनों परियोजनाओं को प्रारंभ करने के संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए किए गए अनुरोध से संबंधित पत्र संख्या एमईई/पी एंड एम/एफ.मैकेनाईजेशन/ 2014/डी.3288 दिनांक 21.07.2014 की प्रति अनुबंध-IV के रुप में संलग्न है। मंत्रालय का अनुमोदन अभी प्रतिक्षित है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी का प्रस्ताव दिनांक 04 फरवरी, 2015 संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित बोलीदाताओं (वीओसीपीटी द्वारा यथा अग्रेषित) को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। हमें सीपोर्ट लोजिस्टिक्स प्रा0 लि0 से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं, जिन्हें वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के लिए अग्रेषित कर दिया गया था। वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2014 के पत्र द्वारा उत्तर दिया है।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, वीओसीपीटी से विभिन्न मदों के संबंध में सूचना प्रस्तुत करने/स्पष्टीकरण देने के लिए (हमारे पत्र दिनांक 19 फरवरी 2015 द्वारा) अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 फरवरी, 2015, ई-मेल दिनांक 26 फरवरी, 2015, पत्र दिनांक 27 फरवरी, 2015 और तत्पश्चात 3 मार्च, 2015 के पत्रों द्वारा थोडा-थोडा करके हमारी आपत्तियों के बारे में प्रतिक्रिया व्यक्त की है। हमारी द्वारा की गई आपत्तियों और वीओसीपीटी द्वारा भेजी गई प्रतिक्रिया को सारांश रुप में नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रं.सं.	हमारी आपत्तियां	वीओसीपीटी का उत्तर
(1)	<u>सामान्य:</u>	
(i)	प्रस्ताव के साथ संलग्न व्यावहार्यता रिपोर्ट में तीन विकल्प दिए गए हैं। पूँजी लागत अनुमान के आधार पर यह देखा गया है कि वीओसीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव विकल्प III के अंतर्गत आता है। वीओसीपीटी इस बात की पुष्टि करे कि क्या उपर्युक्त स्थिति सही है।	जी हां। वीओसीपीटी ने तृतीय विकल्प के लिए विकल्प दिया है जिसमें वैगन लोडिंग के लिए होपरों, ट्रकों और टेलीस्टेकरों का उल्लेख है।
(ii)	हमारे 09 फरवरी 2015 के इसी संख्या के पत्र में अन्य बातों के साथ-साथ जैसाकि पहले ही अनुरोध किया गया था, वीओसीपीटी को निम्नलिखित स्थिति के संबंध में स्थिति स्पष्ट करनी :	
	(क) संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत करने में लगभग 8 मास के अत्यधिक विलम्ब के कारणों के बारे में स्पष्ट करना	इस मद के संबंध में इसने अपने पहले के उत्तर को दोहराया है।
	(ख) संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/प्रत्याशित बोलीदाताओं को निष्पादन मानकों की एक प्रति भी अग्रेषित करने के संबंध में स्थिति की पुष्टि करना। इस संबंध में, वीओसीपीटी द्वारा संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/प्रत्याशित बोलीदाताओं को जारी किए गए पत्र की प्रति प्रस्तुत की जानी है।	निष्पादन मानक निविदा दस्तावेज में सम्मिलित की गई हैं और सभी परियोजनाओं के लिए 16.02.2015 को एनआईटी का प्रकाशन कराया जा चुका है। निविदा अनुसूची जिसमें निष्पादन मानकों का उल्लेख है, पत्तन की वैबसाइट पर भी प्रकाशित की गई है।
(iii)	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत आवेदन के पृष्ठ 5 में, वीओसीपीटी ने तालिका 1 में वीओसीपीटी में गत पांच वर्षों में हैंडल किए गए ट्रैफिक का वस्तु समूह वार ब्यौरा दिया है, जिससे पता चलता है कि वीओसीपीटी में हैंडल किए गए कुल ड्राई बल्क कार्गो वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान क्रमश: 14.42 एमएमटीपीए, 14.92 एमएमटीपीए और 15.86 एमएमटीपीए था। तथापि, पृष्ठ संख्या 5 में दी गई तालिका 2 में वीओसीपीटी पर हैंडल किए गए कुल ड्राई बल्क कार्गो के विभिन्न प्रकारों के ब्यौरे को देखने से पता चलता है कि वीओसीपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान क्रमश: 5 एमएमटीपीए, 6.09 एमएमटीपीए और 7.21 एमएमटीपीए के ड्राई बल्क कार्गो को हैंडल किया था। वीओसीपीटी को इस अंतर का समाधान करना है और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान वीओसीपीटी पर हैंडल किए गए ड्राई बल्क कार्गो के सही ट्रैफिक का उल्लेख करना है।	तालिका-1 में ड्राई बल्क कार्गो के सामने प्रस्तुत कार्गो की मात्रा में कोयला जैट्टी I और II तथा अन्य बर्थों पर हैंडल किए गए तापीय कोयला सम्मिलित है। पारम्परिक बर्थों में हैंडल किए ड्राई-बल्क कार्गो की मात्रा तालिका- II में दी गई है।
(iv)	प्रस्तावित एसओआर में टिप्पणी 1 में उल्लेख है कि एसओआर में निर्धारित प्रशुल्क बर्थ संख्या 4 से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली को कार्गो की ढुलाई के लिए है। जबकि, प्रस्ताव के पृष्ठ 11 में यह उल्लेख है कि प्रस्तावित उपकरण चल स्वरुप के हैं और इस बात को लेकर लचीलापन है कि पार्श्व बर्थ पर प्रस्तावित उपकरण का प्रयोग किया जा सकता है। जबकि, इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि	बर्थ III & IV दोनों की क्षमता बराबर-बराबर है। प्रस्तावित प्रणाली का प्रचालन हौपरों के चल स्वरुप के होने के कारण या तो बर्थ IV में या फिर बर्थ III में किया जाएगा। यह उल्लेख किया जाता है कि परियोजना में परिकल्पित सुविधाएं चूँकि चल स्वरुप की हैं और बर्थ संख्या III में भी प्रयोग की जा सकती हैं और चूँकि यह बर्थ संख्या IV के पार्श्व में है, इसलिए

	वीओसीपीटी द्वारा निर्णय किए गए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क केवल बर्थ संख्या IV पर ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के संदर्भ में है। अत: बर्थ संख्या IV में ड्राई बल्क कार्गो से भिन्न पार्श्व बर्थ पर कार्गो को हैंडल करने की परिकल्पना प्रशुल्क संगणना अथवा प्रस्तावित एसओआर में नहीं की गई है। इसलिए, वीओसीपीटी को इस पहलू की जांच की जानी चाहिए और प्रस्ताव के पृष्ठ 11 में इसके द्वारा उल्लेख की गई मद को संशोधित कियाजाना चाहिए।	प्रस्तावित प्रणाली बर्थ संख्या III अथवा बर्थ IV में प्रचालित की जाएगी और इस परियोजना की कुल क्षमता 3.19 एमटीपीए होगी।
(v)	पत्तन द्वारा प्रस्तुत वर्तमान प्रस्ताव बर्थ संख्या 4 के 31,93,750 टन (3.19 मिलियन मीट्रिक टन – एमएमटी) वैगन और ट्रक पर इष्टतम क्षमता अर्थात् 19,16,250 टन (अर्थात् 1.916 एमएमटी) वैगन पर और 12,77,500 टन (अर्थात् 1.278 एमएमटी) ट्रक पर के क्रमश: 60% और 40% के अनुपात में ड्राई बल्क कार्गो को हैंडल करने के लिए मूल्यांकित इष्टतम क्षमता के अंतरण के लिए है। यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने अपने पत्र संख्या एमईई/पी एंड एम/एफ.मैकेनाइजेशन/2014/डी.645 दिनांक 6 फरवरी 2014 द्वारा एक अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जोकि बर्थ संख्या IV से कोयल से संबंधित डिलीवरी के लिए लोडिंग प्रणाली और कोयला यार्ड से वैगन पर लोड करने के यांत्रिकीकरण से संबंधित है। व्यावहार्यता रिपोर्ट से यह पता चलता है कि बर्थ संख्या IV पर हैंडल किए जाने वाले परिकल्पित ड्राई बल्क कार्गो में वर्तमान में कोयला, जिप्सम, चूना, तांबा, कंक्रीट आदि सम्मिलित है। इस प्रकार, जब वैगन के माध्यम से निकासी अथवा ट्रक पर लोडिंग करने के लिए कोयले सहित बर्थ संख्या IV के लिए मूल्यांकित समस्त इष्टतम क्षमता के लिए संदर्भ प्रशुल्क व्यवस्था पर वर्तमान प्रस्ताव में पहले ही विचार किया गया है, तो 6 फरवरी, 2015 के इसके प्रस्ताव में बर्थ संख्या IV से वैगन के माध्यम से कोयले की हैंडलिंग को सम्मिलित करने का कारण स्पष्ट नहीं होता है। वीओसीपीटी कृपया उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए जांच करे और अपने वर्तमान प्रस्ताव अथवा ऊपर संदर्भित अपने 6 फरवरी 2015 के प्रस्ताव, जैसा उचित समझा जाए, में आवश्यक संशोधन करे।	प्रस्तावित निकासी में बर्थ संख्या III/IV से कोयला यार्ड तक और वैगन लोडिंग प्रणाली (टेलीस्टेकर) तक ट्रकों के माध्यम से कार्गो अंतरण सम्मिलित है। कन्वेयरों के माध्यम से IX बर्थ से ढुलाई किए गए कार्गो के साथ उपर्युक्त कार्गो कोयल यार्ड में स्टेकिंग के लिए है। अत: IV बर्थ पर कोयला हैंडलिंग वर्तमान प्रस्ताव के संदर्भ में है। IX बर्थ और/अथवा IV बर्थ से ढुलाई किए गए कार्गो की स्टेकिंग हैंडल करने करने के लिए कोयला डर्ा में स्टैक की जाएगी जिसके लिए 06.02.2015 के पत्र द्वारा किए गए प्रस्ताव का प्रस्ताव किया गया है।
(vi)	वीओसीपीटी को बर्थ संख्या IV पर हैंडल किए जाने के लिए परिकल्पित ड्राई बल्क कार्गो की सूची तैयार करनी है और इस बात की पुष्टि करनी है कि बर्थ संख्या IV के लिए मूल्यांकित समस्त कार्गो क्षमता को वर्तमान प्रस्ताव में परिकल्पित अर्ध यांत्रिक निकासी प्रणाली के माध्यम से हैंडल किया जाएगा, जिसके लिए संदर्भ प्रशुल्क का अनुरोध किया गया है।	चूँकि प्रणाली में ट्रक और वैगन लोडिंग सुविधा की परिकल्पना की गई है, इसलिए हैंडल की जाने वाली समस्त ड्राई बल्क कागौ को ट्रकों/वैगनों के माध्यम से खाली किया जाएगा।
(2)	**<u>वीओसीपीटी की कार्य-प्रणाली:</u>**	
(i)	<u>इष्टतम क्षमता:</u> यह देखा गया है कि इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए पत्तन ने 12,500 टन की प्रति दिन, 365 दिन की ड्राई बल्क कार्गो की हैंडलिंग दर पर विचार करते हुए और 70%	

	समुपयोजन कारक अर्थात् (अर्थात् 12,500 प्रति दिन * 365 दिन * 70%) = 31,93,750 टन (3.19 एमएमटी)को लागू करते हुए 3.19 एमएमटी पर बर्थ संख्या IV की इष्टतम का मूल्यांकन किया है। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बर्थ संख्या 4 के ड्राई बल्क कार्गा के 3.19 एमएमटी की इष्टतम क्षमता की निकासी से वैगन द्वारा निकासी में पृथक हो गया है और ट्रक पर लोडिंग करने के लिए क्रमश: 60% और 40% के अनुपात में । तद्नुसार, उपर्युक्त प्रतिशतता को लागू करते हुए, वैगन पर ड्राई बल्क कार्गो की हैंडलिंग के लिए, 19,16,250 टन (1.916 एमएमटी) और ट्रक पर ड्राई बल्क कार्गो हैंडलिंग के लिए 12,77,500 टन (1.278 एमएमटी) की इष्टतम क्षमता का निर्णय किया गया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किया जाना है:	
	(i) पृष्ठ 54 पर दी गई व्यावहार्यता रिपोर्ट में 3.02 मिलियन टन पर प्रत्येक 20 टी के विद्यमान दो स्तरीय लुफिंग क्रेनों के साथ बर्थ संख्या IV की इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन किया है। इसके प्रति, पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव में 3.19 एमटी पर इष्टतम क्षमता पर यह उल्लेख करते हुए विचार किया है कि यह हैंडलिंग उपकरण के यंत्रीकरण से संबंधित अप-फ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित 12,500 टी प्रति दिन की हैंडलिंग दर के अनुसार है।	प्रस्तावित प्रणाली में, पत्तन के स्वामित्व वाली 20 टी क्षमता वाली 2 क्रेनों और 2 पोत क्रेनों पर विचार किया गया है। 12500 एमटी की औसम बर्थ के दिन के परिणामों को प्राप्त किए जा सकने योग्य हैं। अत: 3.19 एमटी के रुप में सुविचारित इष्टतम क्षमता सही है।
	यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010- वीओसीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा 100 टन के मानक एचएमसी और प्रति एचएमसी 2.976 पर ड्राई बल्क कार्गो के लिए मूल्यांकित इष्टतम क्षमता के लिए बिल्ड, निजी और प्रचालन (बीओओ) आधार पर बर्थ संख्या I से VI तथा IX पर यांत्रिक हैंडलिंग अवसंरचना के लिए अप-फ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन कर दिया है। यह इष्टतम क्षमता 100 टी एचएमसी के स्टेंडएलोन उपकरण के लिए 4000 घंटे के लिए मूल्यांकित की गई थी। तथापि, वर्तमान कवायद एक सम्पूर्ण टर्मिनल अर्थात् बर्थ संख्या 4 पर ड्राई बल्क कार्गो को अनलोड करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है। अत: यह मान लिया गया है कि पत्तन ने 3.19 एमएमटी की क्षमता पर 6132 घंटे (365 दिन * 70% * 24) के लिए संपूर्ण बर्थ संख्या IV के लिए इष्टतम क्षमता पर विचार किया है। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि उपर्युक्त अवधारणा सही है और वर्तमान संदर्भ प्रशुल्क की गणना में वीओसीपीटी द्वारा मूल्यांकित 3.19 एमटी की इष्टतम क्षमता सही है। इस बात की जांच की जाए कि क्या एचएमसी के कार्य के घंटों और बर्थ संख्या IV पर मोबाईल होपरों के कार्य के घंटों के बीच कोई असंगति है।	

	(ii) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान वीओसीपीटी पर बर्थ संख्या IV पर हैंडल की जाने वाली ड्राई बल्क कार्गो से संबंधित वास्तविक आंकडों के संबंध में ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता का 60% रेलवे वैगनों के माध्यम और शेष 40% सडक मार्ग से ट्रकों द्वारा निकासी किए जाने की सुविचारित अवधारणा का औचित्य बताएं।	प्रस्तावित वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली के प्रारंभ होने के पश्चात, 60 % वैगनों के माध्यम से और 40 % ट्रकों के माध्यम से कार्गो की निकासी की जाएगी।
	(iii) जैसाकि उपर्युक्त आपत्ति में उल्लेख है, दिनांक 6 फरवरी 2014 के अन्य प्रस्ताव में पत्तन ने 50:50 के अनुपात में वैगनों के माध्यम से और सडक द्वारा ट्रकों के माध्यम से कोयला कार्गो को प्रेषित करने की अवधारणा व्यक्त की है। बर्थ संख्या IV के लिए एक अलग अनुपात अर्थात् वैगनों के माध्यम से 60% निकासी और सडक मार्ग से आवागमन के लिए ट्रकों द्वारा 40% को अपनाने के कारणों को स्पष्ट करें।	कोयला स्टेक यार्ड में, परामर्शदाता की व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार अगले 10 वर्षों के लिए परिवहन अनुमान के परिदृश्य पर आधारित 50:50 के अनुपात पर विचार किया गया है। इस प्रणाली के प्रारंभ होने के पश्चात, बर्थ संख्या IV के मामले में, यह अनुमान है कि कार्गो का 60% वैगनों के माध्यम से 40% ट्रक लोडिंग प्रणाली के माध्यम से किया जाएगा।
	(iv) प्रस्ताव में बर्थ संख्या 4, जिसके लिए प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क पहले ही अनुमोदित कर दिया गया है, पर नियोजन के लिए परिकल्पित एचएमसी के आकार के बारे में कोई उल्लेख नहीं है। चूँकि बर्थ से ड्राई बल्क कार्गो की निकासी के लिए बर्थ संख्या IV के लिए विनिर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को इस बर्थ की इष्टतम क्षमता से सम्बद्ध किया जाना है, इसलिए, वीओसीपीटी को इस बर्थ पर अगले दस वर्षों के दौरान समुद्र तट तक पोत के लिए परिकल्पित उपकरण का उल्लेख करना है, क्योंकि इस परियोजना पर इसका प्रत्यक्ष प्रभाव पडता है। वीओसीपीटी को इस बात की पुष्टि करनी है कि वर्तमान प्रस्ताव में बर्थ संख्या IV के लिए सुविचारित इष्टतम क्षमता वर्तमान परियोजना के अगले 10 वर्षों के दौरान नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण के लिए हैंडलिंग दर के अनुपात के अनुसार है। यदि उच्च क्षमता एचएमसी नियोजित करना प्रस्तावित है तो वीओसीपीटी उस सीमा तक वर्तमान परियोजना के लिए इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन में वृद्धि करे।	पोत से समुद्र तट तक कार्गो को पत्तन के स्वामित्व वाले दो क्रेनों और दो पोत क्रेनों की 20-टी क्षमता द्वारा ले जाया जाएगा। 20-टी की पत्तन व्हार्फ क्रेनों की जीवन अवधि पर विचार करते हुए, विद्यमान परिदृश्य वर्तमान परियोजना की अधिकतम अवधि तक जारी रहेगी। अत: प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा ली गई इष्टतम क्षमता के अनुमोदन के लिए विचार करे।
(ii)	<u>पूँजी लागत:</u> (i) वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित ₹ 23.50 करोड की कुल पूँजी लागत व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है। जबकि व्यावहार्यता रिपोर्ट (एफआर) में उल्लेख है कि अनुमान का स्रोत टेलीस्टेक है, अत: एफआर अथवा प्रस्ताव में कोई दस्तावेजी प्रमाण देखने में नहीं आया है। इसलिए, वीओसीपीटी को बजटीय कोटेशन के रुप में दस्तावेजी प्रमाण अथवा यदि आवश्यक हो, गणना में सुविचारित प्रत्येक उपकरण की लागत के समर्थन में विस्तृत आकलन के साथ दर विश्लेषण प्रस्तुत करना चाहिए	परामर्शदाता से यह पता चला है कि सभी उपकरणों की लागत अलग-अलग उपकरणों के विख्यात विनिर्माताओं से मौखिक रुप से प्राप्त की गई थी।

	(ii) ₹ 23.50 करोड की अनुमानित कुल पूँजी लागत में से वीओसीपीटी ने दो निकासी पद्धतियों में अर्थात् ₹ 18.70 करोड वैगन के माध्यम से कार्गो के अंतरण के लिए और ₹ 4.80 करोड सडक द्वारा आवागमन के लिए ट्रकों से लोडिंग के लिए इसे पृथक करके रख दिया है। वीओसीपीटी को निकासी की इस दो पद्धतियों के लिए विचारित उपकरण और पूँजी लागत का ब्यौरा प्रस्तुत करना है।	(क) ट्रक लोडिंग के लिए, चूँकि कार्गो अंतरण के 40% पर विचार किया गया है, इसलिए 4 होपरों की कुल लागत का 40% पूँजी लागत के रुप में लिया गया है [अर्थात, ₹ 1200 लाखx 40% =₹ 480 लाख] (ख) वैगन लोडिंग के लिए, निम्नलिखित लागत पर विचार किया गया है: होपरों की लागत का शेष 60% = ₹ 720 लाख 2 टेलीस्टेकरों की कुल लागत = ₹ 900 लाख और 10 ट्रकों की कुल लागत = ₹ 250 लाख पर विचार किया गया था। [कुल= ₹ 1870 लाख]
	(iii) वीओसीपीटी ने 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार विविध पूँजी लागत के संबंध में पूँजी लागत के 5% पर विचार नहीं किया है। इसके कारणों को स्पष्ट करें। यदि इस परियोजना के लिए 5% विविध लागत लागू करने योग्य नहीं है तो वीओसीपीटी इसका उल्लेख करे।	अध्याय 4 और 5 द्वारा आवेदन के लागत विवरण में, वैगन और ट्रक दोनों लोडिंग प्रणालियों के लिए क्रं.सं. 6 पर कुल स्थायी सम्पत्तियों के 5% की दर से अन्य व्ययों पर विचार किया गया है इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 03 मार्च 2015 द्वारा निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं: टीएएमपी के दिशा-निर्देश 2008 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा पूँजी लागत पर 5% की दर से विविध लागत पर निम्नानुसार विचार किया जाए:- <u>ट्रक लोडिंग प्रणाली के लिए</u>: ₹ 480.00 लाख की पूँजी लागत पर 5% = ₹ 24.00 लाख <u>वैगन लोडिंग प्रणाली के लिए</u>: ₹ 1870.00 लाख की पूँजी लागत पर 5% = ₹ 93.50 लाख
(3)	**<u>वैगनों पर ड्राई बल्क कार्गो लोडिंग के लिए और ट्रकों पर लोडिंग के लिए प्रचालन लागत:</u>**	
(i)	(क) वैगनों पर ड्राई बल्क कार्गो की लोडिंग के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 5 लीटर/प्रति घंटा प्रति होपर, 5 लीटर/प्रति घंटा प्रति टेलीस्टेक और 2.4 लीटर/प्रति घंटा प्रति ट्रक के ईंधन खपत पर विचार करने के आधार को स्पष्ट करें	परामर्शदाता की व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार [पृष्ठ-92-93]
	(ख) पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों पर ड्राई बल्क कार्गो की लोडिंग के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए ट्रकों के लिए 5 लीटर/प्रति घंटा की ईंधन खपत पर विचार करने के आधार को स्पष्ट करें।	चूँकि पत्तन उपयोक्ता के स्वामित्व वाले भूखंड/पत्तन उपयोक्ता के गंतव्य में कार्गो के अंतरण के लिए ट्रक लोडिंग प्रणाली में पत्तन उपयोक्ता के स्वामित्व वाले ट्रकों का प्रयोग किया जा रहा है, इसलिए ट्रकों के लिए ईंधन लागत पर विचार नहीं किया गया है। होपरों के ईंधन लागत पर विचार किया गया है।
	(ग) इस प्रस्ताव में की गई गणना में विचार की गई बर्थ संख्या 4 की इष्टतम क्षमता की गणना 6132 घंटे (अर्थात् 365 दिन *24 घंटे *70%) पर आधारित है। इस बात के होते हुए, ईंधन लागत के अनुमान के लिए केवल 4000 घंटे ईंधन लागत पर विचार करने के कारण प्रस्तुत करें।	टीएएमपी दिशा-निर्देशों पर आधारित
	(घ) 2008 के दिशा-निर्देशों में बहु प्रयोजनीय बर्थ के लिए उपकरण की ईंधन लागत के अनुमान के लिए एक वर्ष में 4000 घंटे कार्य करने के मानदण्ड निर्धारित हैं। तथापि, केवल स्टेंडअलोन उपकरण के लिए विचार की गई 4000 घंटे	टीएएमपी दिशा-निर्देशों पर आधारित, 4000 घंटे पर विचार किया गया है।

	कार्य करने के मानदंड के स्थान पर संपूर्ण बर्थ के लिए 6132 घंटे कार्य करने पर विचार किया गया है। वीओसीपीटी को जैसाकि ऊपर वर्णित है, विभिन्न उपकरण के लिए ईंधन अनुमान के लिए कार्य करने के 4000 घंटों की समीक्षा करे।	
(ii)	कृपया इस बात की पुष्टि करें कि क्या यांत्रिक उपकरण पर विचार की गई 6.33% की मूल्यह्रास की दर कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार है। मूल्यह्रास की उक्त दर का उल्लेख करते हुए कम्पनी अधिनियम 2013 में विनिर्दिष्ट अपेक्षित विनिर्धारण के संदर्भ का भी उल्लेख करें।	वीओसीपीटी ने कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्य ह्रास दर चार्ट प्रस्तुत किया है।
(iii)	(क) वीओसीपीटी ने प्रस्ताव में परिकल्पित दो कार्गो निस्सरण सुविधाओं के लिए ₹ 2.65 करोड और ₹ 0.56 करोड के लाइसेंस शुल्क (किराया) का अनुमान लगाया है। वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन ने प्रचालक को कोई भू-खण्ड आवंटित करने की परिकल्पना नहीं की है। अत: लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने की युक्तिसंगतता स्पष्ट करें। (ख) लाइसेंस शुल्क के अनुमान को विस्तृत कार्यप्रणाली के साथ समर्थित होनी चाहिए। इस प्रकार अपनाए गए दर के संदर्भ में किराया अनुसूची का हवाला भी दें।	वैगन लोडिंग प्रणाली के लिए पट्टा किराया केवल ₹ 2.65 लाख प्रति वर्ष है और ट्रक लोडिंग के लिए पट्टा किराया ₹ 0.56 लाख प्रति वर्ष पर ही विचार किया गया है। पट्टा किराए का प्रस्ताव उस क्षेत्रफल के लिए किया जाता है, जो उपकरणों जैसे होपरों, टेलीस्टेकर और ट्रकों द्वारा घेरा जाए। **<u>पट्टा किराया</u>**:-

क्र.सं.	उपकरण का नाम	मात्रा	प्रत्येक उपकरण की माप		कुल क्षे [ग*घ*ड]	पट्टा किराया @ ₹ 348.68 प्रति वर्गमीटर
			लम्बाई मीटर में	चौडाई मीटर में		
क	ख	ग	घ	ड	च	छ
1	होपर	4 संख्या	10	10	400	139472.00
2	टेलीस्टेकर	2 संख्या	20	4	80	27894.40
3	ट्रक	10 संख्या	12	3	360	125524.80

कुल : ₹ 2,92,891.20

क) क्षेत्र वाणिज्यिक श्रेणी के अंतर्गत आता है। अत: 2014-15 की अवधि के लिए वीओसीपीटी के संपदा किराए के अनुसार पट्टे किराए की गणना के लिए ₹ 348.68 प्रति वर्ग मीटर पर विचार किया गया है।

ख) ट्रक लोडिंग के लिए, प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण में ₹ 0.56 लाख प्रति वर्ष पर विचार किया गया है।

ग) वैगन लोडिंग के लिए, प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण में ₹ 2.65 लाख प्रति वर्ष पर विचार किया गया है।

घ) तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 फरवरी 2015 द्वारा अनुबंध-IV पर पट्टा किराए के अनुमान के संदर्भ में सूचित किया है कि संपूर्ण परियोजना के लिए कुल पट्टा किराए के रुप में ₹ 2,92,891/- प्रति वर्ष की गणना की गई है और इसमें से ₹ 56,000/- की राशि ट्रक लोडिंग प्रणाली के अंश के लिए उपयुक्त है और शेष

		2,37,000/- प्रति वर्ष वैगन लोडिंग प्रणाली से संबंधित है। अत: प्राधिकरण कृपया ऊपर उल्लिखित अनुसार पट्टा किराए की लागत पर विचार करे।
	<u>दर मान:</u>	
(i)	"प्रति दिन", "शिफ्ट" और "टीएएमपी" शब्दों की परिभाषा एसओआर में समाहित करना उपयुक्त नहीं होगा और इसलिए हटा दिया जाना चाहिए।	कृपया "प्रति दिन" को बनाए रखा जाए कृपया "शिफ्ट" और "टीएएमपी" को हटा दिया जाए
(ii)	निम्नलिखित सामान्य शर्त, जिसे वीओसीपीटी सहित अन्य महा पत्तन न्यासों की अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में इसी प्रकार के विनिर्धारण के अनुरुप समाविष्ट किया जा सकता है: *"उपयोक्ताओं को बीओटी आपरेटर के कारण उचित स्तर के पहुंच के बाहर के कारणों से विलम्ब के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा"।*	चूँकि प्रस्तावित दर हैंडल किए गए कार्गो के प्रति मीट्रिक टन के अनुसार है, इसलिए संगत स्तर के पश्चात विलम्ब के लिए प्रभार संगत नहीं हो सकते।
(iii)	वीओसीपीटी ने "ड्राई बल्क कार्गो" के लिए दर का प्रस्ताव किया है। पत्तन एसओआर में ड्राई बल्क कार्गो के अंतर्गत विभिन्न कार्गो की सूची तैयार कर सकता है।	कोयला, चूना और जिप्सम
(iv)	प्रस्तावित दर का निर्णय करने के लिए पत्तन ने इष्टतम क्षमता से अधिक कुल अनुमानित एआरआर को विभाजित किया है। पत्तन को इस बात की पुष्टि करनी है कि सभी ड्राई बल्क कार्गो के लिए पत्तन द्वारा एक समान प्रस्तावित दर को ध्यान में रखते हुए हैंडल किए जाने के लिए प्रस्तावित ड्राई बल्क कार्गो के विभिन्न प्रकारों की हैंडलिंग की उत्पादकता वही है। यदि विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो की उत्पादकता में अंतर हो तो विभेदक दरों का प्रस्ताव करना होगा।	विभिन्न प्रकार के कार्गो की हैंडलिंग की उत्पादकता एक जैसी है।
(v)	दर मान के प्रस्तावित मसौदा में थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के आधार पर अनुक्रमणन कारक के आवेदन का विनियमन करने वाले सामान्य टिप्पण का निर्धारण करें। अनुक्रमणन के लिए आधार वर्ष उस वर्ष पर आधारित होना चाहिए जिससे पूँजी लागत और प्रचालन लागत (विद्युत लागत) अनुमान संबंधित हैं।	प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति में सूचीबद्ध किया जाएगा लेकिन पहली जनवरी 2015 और संगत वर्ष की पहली जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में आने वाले उतार-चढाव के 60% की सीमा तक। इस प्रकार की प्रशुल्क कैप की स्वत: समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप संगत वर्ष की पहली अप्रैल से अगले वर्ष 31 मार्च तक लागू होगा – इसे दर मानों में समाहित किया जाए।
(5)	**<u>निष्पादन मानक:</u>**	
	जैसाकि हमारे दिनांक 09 फरवरी 2015 के सम संख्यक पत्र द्वारा पहले ही अनुरोध किया गया है, वीओसीपीटी से पुन: अनुरोध किया जाता है कि वैगन लोडिंग और ट्रक लोडिंग के लिए प्रस्तावित हैंडलिंग प्रभारों को लगाने के संबंध में निष्पादन मानक प्रस्तुत करें। प्रस्तावित निष्पादन मानकों के निर्णय के आधार को भी स्पष्ट करें।	निष्पादन मानक की एक प्रति इस कार्यालय के पत्र संख्या एमईई/पी एंड एम/एफ.मैकेनाइजेशन /2014/डी.799 दिनांक 20.02.2015 द्वारा टीएएमपी को भेजी जा चुकी है। तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 03 मार्च, 2015 के पत्र द्वारा निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं: आधार, जिस पर प्रति घंटे प्रति होपर 7 ट्रकों की दर पर ट्रक लोडिंग के लिए कार्यकुशलता के पैरामीटर नीचे दिया गया है: पत्तन क्रेन/पोत क्रेन 140 टन प्रति घंटे की दर से कार्गो का निस्सरण करेगी अर्थात् 20 चक्र x 10 टन प्रति चक्रx 0.70= 140 टन प्रति घंटा। प्रत्येक ट्रक की क्षमता 20 टन है। प्रति घंटे हैंडल किए जाने वाले ट्रकों की संख्या है 140/20 = 7 ट्रक प्रति घंटे प्रति होपर

7.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 20 फरवरी 2015 को वीओसीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों अपने-अपने विचार व्यक्त किए।

7.2 संयक्त सुनवाई में बनी सहमति के अनुसार, वीओसीपीटी ने हमारी आपत्तियों के बारे में अपने दिनांक 25 फरवरी 2015, 26 फरवरी 2015, 27 फरवरी 2015 और 03 मार्च 2015 के ई-मेल/पत्रों के द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया है, जिनके संबंध में पूर्व के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियां और दिए गए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वैबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

9. मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति सामने आयी है:

(i) वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का प्रस्ताव वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन लोडिंग सिस्टम में/ सामान्य उपयोक्ता सुविधा के रुप में कार्यान्वित की जाने वाली पत्तन उपयोक्ताओं के ट्रकों में लोडिंग से संबंधित कार्गो अंतरण के यंत्रीकरण की प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है।

वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि इस समय, बर्थ संख्या. III/ IV में ड्राई बल्क कार्गो को पोत से उतारकर घाट क्रेनों अथवा पोत गियरों के माध्यम से समुद्रतट तक लाया जाता है और घाट पर उतार दिया जाता है। इसके पश्चात बर्थ संख्या. III/ IV से फ्रंट एंड लोडरों का प्रयोग करते हुए ट्रकों में कार्गो को चढाया जाता है और रवाना कर दिया जाता है और वैगनों के लोडिंग के लिए हुक प्वांइट से लगभग 70 मीटर की दूरी पर स्थित वैगन लोडिंग प्वाइंट के समीप अम्बार लगा दिया जाता है। उसके बाद, वहां खडे कार्गो का रेलवे लाइनों पर रखे फ्रंट एंड लोडरों का प्रयोग करते हुए रेल वैगनों में चढा दिया जाता है। इस प्रक्रिया में बहुत अधिक समय लगता है परिणामस्वरुप बर्थ से कार्गो को खाली कराने का कार्य धीमी गति से होता है। इसके अतिरिक्त इस प्रणाली से निकासी के स्थान पर और वैगन लोडिंग स्थलों पर भी धूल के कारण प्रदूषण का कारण बनता है। रेलवे रैकों पर कार्गों लोडिंग के कार्य में लगने वाले समय-चक्र में कमी करने के लिए और फ्रंट एंड लोडरों के प्रचालन के कारण होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए, बर्थ संख्या III / IV से बल्क कार्गो के तीव्र गति से निकासी सुनिश्चित करने की दृष्टि से, वीओसीपीटी ने वीओसी व्हार्फ IV में अर्ध मशीनीकृत कार्गो हैंडलिंग प्रणाली उपलब्ध कराने का प्रस्ताव किया गया है।

यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि यह प्रस्ताव मूल रुप से वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है और यहां तक कि परियोजना के लिए व्यावाहार्यता रिपोर्ट बर्थ संख्या IV के संदर्भ में थी और एक बर्थ अर्थात् बर्थ संख्या IV के संदर्भ में 3.19 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) की इष्टतम क्षमता का भी मूल्यांकन किया गया था। तत्पश्चात, जब यह प्रस्ताव अंतिम रुप देने की उन्नत अवस्था में था, तो पत्तन ने इस परियोजना में बर्थ संख्या III को शामिल कर लिया है। ऐसा करते समय, वीओसीपीटी ने इष्टतम क्षमता में संशोधन नहीं किया है। वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि चूँकि परियोजना में परिकल्पित सुविधाएं चल स्वरुप की हैं, इसलिए इनका प्रयोग बर्थ संख्या III में किया जा सकता है, जोकि बर्थ संख्या IV के पार्श्व में है। इस प्रकार, बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV या फिर दोनों बर्थो पर संयुक्त रुप से प्रचालित की जाने वाली प्रस्तावित प्रणाली की परिकल्पना की गई है परन्तु, इस परियोजना की कुल क्षमता पत्तन द्वारा 3.19 एमटीपीए पर बनाए रखा गया है। वीओसीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने इसके मूल प्रस्ताव, जिसमें केवल बर्थ संख्या IV से कार्गो के अंतरण के बारे में उल्लेख है, के प्रति बर्थ संख्या III/ IV से कार्गो के अंतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आगे कार्रवाई करने का निर्णय लिया है जिसमें केवल बर्थ संख्या IV से कार्गो के अंतरण के बारे में उल्लेख है।

(ii) 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.4 में यह प्रावधान है कि यदि महा पत्तन न्यास की दृष्टि में, 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत ऐसे महा पत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महा पत्तन न्यास पर किसी विशेष वस्तु के लिए प्रशुल्क का निर्धारण किया जाता है, जो उस वस्तु के संबंध में प्रतिनिधि स्वरुप का संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तो महा पत्तन विस्तृत ब्यौरा देते हुए और पर्याप्त औचित्य का उल्लेख करते हुए परियोजना से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को प्रस्ताव के साथ संपर्क करने के लिए स्वतंत्र है।

संदर्भाधीन प्रस्ताव बर्थ संख्या III/ IV से वैगन लोडिंग प्रणाली में/बर्थ पर ही पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में लोडिंग के लिए कार्गो के अंतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संदर्भ में है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप-फ्रंट प्रशुल्क पोत से तट तक, तट से यार्ड तक और यार्ड से ट्रक/वैगन तक कार्गो के समस्त संचलन के लिए ड्राई बल्क कार्गो के विभिन्न प्रकारों की हैंडलिंग के लिए है। तथापि, एक प्रचालन के केवल एक स्तर के लिए कोई अप-फ्रंट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है अर्थात् इस परियोजना में बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो के अंतरण की परिकल्पना की गई है। प्रतीत होता है कि इसीलिए, वीओसीपीटी द्वारा 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करके 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। वीओसीपीटी का प्रस्ताव इसके न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित है।

(iii) इस मामले के विश्लेषण के संबंध में कार्रवाई करने से पहले, यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देश समर्पित सुविधाओं जैसे कोयला, अयस्क, कंटेनर, लिक्विड हैंडलिंग टर्मिनल और बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए मानदंड/दिशा-निर्देश निर्धारित करता है। अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देश एक ही प्रचालन अर्थात् बर्थ से वैगन लोडिंग प्रणाली तक कार्गो के अंतरण/ इस परियोजना में परिकल्पित पत्तन उपयोक्ता के ट्रक तक अंतरण से संबंधित कोई विशिष्ट मानदंड निर्धारित नहीं करता है।

संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव बर्थ संख्या III/ IV से वैगन लोडिंग प्रणाली/होपरों और पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों के माध्यम से ट्रक तक ड्राई बल्क कार्गो, जिसमें कोयला, चूना और जिप्सन सम्मिलित हैं, के अंतरण के लिए है। चूँकि इस प्रस्ताव में ड्राई बल्क कार्गो की हैंडलिंग की परिकल्पना की गई है, इसलिए, वीओसीपीटी प्रचालन लागत की कुछ मदों के संबंध में अनुमान लगाने के लिए 2008 के अप-फ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित मानदण्ड अपनाता हुआ प्रतीत होता है। 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित कोई विशिष्ट मानदण्ड न होने की स्थिति में और कथित रुप से सरकार के निदेश पर 30 मार्च 2015 से पहले प्रदान करने के लिए इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुरोध करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा दर्शायी गई शीघ्रता को ध्यान में रखते हुए और वर्ष के एक दम अंत में प्रस्तुत किए जा रहे प्रस्ताव को देखते हुए, इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रभारों का निर्णय करने के लिए संगत सीमा तक बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के अप-फ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश में निर्धारित मानदण्ड अपनाने के वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है।

(iv) वीओसीपीटी ने 4 फरवरी 2015 को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। तत्पश्चात, मामले पर कार्रवाई के दौरान, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25, 26 और 27 फरवरी, 2015 के पत्र द्वारा थोडी-थोडी करके सूचना प्रस्तुत की है। वीओसीपीटी ने लागत विवरण में कुछ संशोधनों के लिए भी प्रस्ताव किया है। इसने पूँजी लागत के 5% पर विविध पूँजी लागत पर विचार करने का अनुरोध किया है, जिसे पत्तन द्वारा संदर्भ प्रशुल्क की गणना में शामिल नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने पट्टा किराया के अनुमान को भी संशोधित किया है। जबकि वीओसीपीटी ने इन संशोधनों के लिए अनुरोध किया है, तथापि इसने इसके द्वारा प्रस्तावित संशोधनों के प्रभावों को गृहित करते हुए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किए हैं। 4 फरवरी, 2015 के प्रस्ताव के साथ संदर्भाधीन मामले पर कार्रवाई के दौरान वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(v) इष्टतम क्षमता:

(क) 365 दिनों में 70% के समुपयोजन के साथ 12,500 टन/प्रति दिन की हैंडलिंग दर पर विचार करते हुए, पत्तन ने 31,93,750 टन (अर्थात् 3.19 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पर इस परियोजना में परिकल्पित अर्ध-यांत्रिक सुविधा द्वारा हैंडल की जाने वाली ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन किया है। पृष्ठ 54 पर व्यावहार्यता रिपोर्ट में, विदयमान दो स्तरीय प्रत्येक 20टी की क्रेनों के साथ बर्थ संख्या IV की इष्टतम क्षमता 3.02 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पर मूल्यांकन किया गया है।

पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि इस हैंडलिंग उपकरण के यंत्रीकरण के लिए अप-फ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित 12,500 टन प्रति दिन की हैंडलिंग दर पर विचार करते हुए 3.19 एमटीपीए

की इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन किया गया है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010- वीओसीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा यह विचार करते हुए कि 100टी एचएमसी के स्टेंडएलोन उपकरण के लिए 4000 घंटों के लिए 12500 टन प्रति दिन की हैंडिलंग दर 2.976 एमएमटी प्रति एचएमसी थी, 100 टन के मानक एचएमसी और ड्राई बल्क कार्गो के लिए मूल्यांकित इष्टतम क्षमता के लिए बिल्ड, निजी और प्रचालन (बीओओ) आधार पर बर्थ संख्या I से VI तथा IX पर यांत्रिक हैंडलिंग अवसंरचना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन कर दिया है। तथापि, वीओपीसीटी ने उल्लेख किया है कि बर्थ संख्या III/ IV पर पोत से तट तक कार्गो को पत्तन के स्वामित्व वाली दो क्रेनों और दो पोत क्रेनों के 20टी क्षमता द्वारा ले जाया जाएगा। इसने इस बात की पुष्टि की है कि पत्तन के स्वामित्व वाली दो 20टी क्षमता की क्रेनों और 2 पोत क्रेनों के साथ 12500 एमटी की एक दिन की औसत बर्थ उपलब्धि प्राप्त की जा सकती है। वीओसीपीटी द्वारा प्रसतुत स्थिति पर विश्वास किया जाता है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया था, इस प्राधिकरण ने बर्थ संख्या III/ IV सहित वीओसीपीटी पर विभिन्न बर्थो के लिए 12,500 एमटी/प्रति दिन की लोडिंग दर पर आधारित 100टी एचएमटी के लिए अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया है। ऐसा होने पर वीओसीपीटी द्वारा 3.19 एमएमटी क्षमता पर 6132 घंटे (365 दिन * 70% * 24) के लिए संपूर्ण बर्थ संख्या III अथवा IV के लिए 12,500 एमटी/प्रति दिन की हैंडलिंग दर पर आधारित मूल्यांकित इष्टतम क्षमता पर हमारे विश्लेषण में विचार किया गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

जैसाकि पहले ही उल्लेख किया गया है, वीओसीपीटी द्वारा मूल रुप से प्रस्तुत प्रस्ताव और यहां तक कि परियोजना के लिए व्यावहार्यता रिपोर्ट बर्थ संख्या IV के संदर्भ में थी और पत्तन द्वारा उक्त बर्थ संख्या IV के लिए ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन 3.19 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपी) पर किया गया था। तत्पश्चात, जब यह प्रस्ताव अंतिम रुप दिए जाने के उन्नत चरण में था, पत्तन ने यह उल्लेख करते हुए कि प्रस्तावित होपर चल स्वरुप के हैं और यह कि बर्थ संख्या III बर्थ संख्या IV के पार्श्व में है, इस परियोजना में बर्थ संख्या III को भी शामिल कर लिया है। ऐसा करते समय, वीओसीपीटी ने इष्टतम क्षमता को संशोधित नहीं किया है और परियोजना की कुल इष्टतम क्षमता को केवल 3.19 एमटीपीए पर बनाए रखा है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि बर्थ संख्या III और IV दोनों की क्षमता एक समान है। होपरों के चल स्वरुप के होने के कारण प्रस्तावित प्रणाली या तो IV बर्थ में (अथवा) III बर्थ में परिचालित की जाएगी। इसने यह भी उल्लेख किया है कि चूँकि परियोजना में परिकल्पित सुविधाएं चल स्वरुप की हैं और इनका उपयोग बर्थ संख्या III में किया जा सकता है, क्योंकि यह बर्थ संख्या IV के पार्श्व में है, प्रस्तावित प्रणाली को या तो बर्थ संख्या III में या फिर बर्थ संख्या IV में परिचालित किया जाएगा और इस परियोजना की कुल क्षमता 3.19 एमटीपीए होगी। पत्तन द्वारा किए गए प्रस्तुतिकरण के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 3.19 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण पर कार्रवाई करने का निर्णय किया है, जिसके संबंध में या तो बर्थ संख्या III या फिर बर्थ संख्या IV में कार्रवाई होगी अथवा संयुक्त रुप से होगी, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा मूल्यांकन किया गया है।

<u>परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV अथवा बर्थ संख्या III और इसके साथ बर्थ संख्या IV पर बीओटी प्रचालक द्वारा हैंडल की गई ड्राई बल्क कार्गो 3.19 एमटीपी की इष्टतम क्षमता से अधिक पायी जाती है तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी और वीओसीपीटी को लाइसेंसधारी होने के नाते यह सुनिश्चित करना चाहिए कि संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की गई है। इसलिए, वीओसीपीटी को बोली देने के चरण के समय पर निविदा दस्तावेज में, बोली देने के चरण के समय सभी प्रत्याशित बोलीदाताओं और रियायत करार में उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट कर देनी चाहिए।</u>

(vi) 60 प्रतिशत और 40 प्रतिशत के अनुपात में बर्थ पर ही क्रमश: होपरों के माध्यम से रेलवे वैगनों में कार्गो के अंतरण और पत्तन उपयोक्ताओं के ट्रकों में कार्गो के अंतरण के बीच वीओसीपीटी द्वारा बर्थ संख्या 4 के ड्राई बल्क कार्गो के 3.19 मिलियन मीट्रिक टन की इष्टतम क्षमता की निकासी को पृथक किया गया है।

तदनुसार, उक्त प्रतिशतता लागू करते हुए, 31,93,750 टन की कुल इष्टतम क्षमता को रेलवे वैगन में ड्राई बल्क कार्गो के अंतरण के लिए 19,16,250 टन (अर्थात् 1.916 एमएमटी) और कार्गो बर्थ पर ही हॉपर का उपयोग करते हुए पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में ड्राई बल्क कार्गो अंतरित करने के लिए 12,77,500 टन (अर्थात् 1.278 एमएमटी) में पृथक किया गया है।

60:40 का अनुपात अपनाने के आधार के बारे में जानना चाहने पर, वीओसीपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया है कि प्रस्तावित वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली के शुरु करने के बाद, 3.19 एमटीपीए की 60 प्रतिशत ड्राई बल्क कार्गो क्षमता की निकासी वैगनों के माध्यम से और शेष 40 प्रतिशत पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों के माध्यम से निकासी की जाएगी। कार्गो अंतरण की दो पद्धतियों के बीच इष्टतम क्षमता के उक्त पृथकता पर विश्वास किया गया है और विश्लेषण में विचार किया गया है ।

(vii) पूंजी लागत :

वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत का ₹ 23.50 करोड़ का अनुमान यांत्रिक उपकरणों के संबंध में है। वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 23.50 करोड़ की कुल पूंजी लागत में से, वीओसीपीटी ने रेलवे वैगन में कार्गो के अंतरण के लिए ड्राई बल्क कार्गो हैंडलिंग के लिए ₹ 18.70 करोड़ पर विचार किया है और होपरों का प्रयोग करते हुए पत्तन उपयोक्ता के ट्रक के माध्यम से कार्गो अंतरण के लिए पूंजी लागत का अनुमान ₹ 4.80 करोड है। पूँजी लागत के ब्यौरे पर नीचे चर्चा की गई है:

(क) पत्तन ने 600 टन की क्षमता के 4 हॉपरों का प्रस्ताव किया है। बर्थ पर विद्यमान पत्तन क्रेन/पोत क्रेन प्रस्तावित टायर-माउंटिड होपरों को फीड करेगी जोकि लगभग दो मिनट प्रति ट्रक के समय में सीधे ट्रकों को भरेगा। प्रत्येक पत्तन क्रेन/पोत क्रेन से कार्गो की निकासी के लिए एक समर्पित मोबाइल हॉपर रखने की परिकल्पना की गई है। 4 हॉपरों की कुल लागत ₹ 12.00 करोड का अनुमान लगाया गया है। कार्गो अंतरण की इन दो प्रणालियों के बीच पृथक की गई कुल इष्टतम क्षमता के अनुपात पर विचार करते हुए, हॉपरों के लिए कुल पूंजी लागत का 60 प्रतिशत अर्थात् ₹ 7.20 करोड़ रेलवे वैगन प्रणाली में कार्गो के आवाजाही के लिए आवंटित किए गए हैं और हॉपरों का उपयोग करते हुए पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो की आवाजाही के लिए आबंटित 40 प्रतिशत अर्थात् ₹ 4.80 करोड़ की पूंजी लागत के रूप में विचार किया गया है।

(ख) वैगन में कार्गो के अंतरण के लिए, ₹ 7.20 करोड की हॉपरों की पूंजी लागत के अलावा, वीओसीपीटी ने टेलीस्टेक नामक दो लोडिंग उपकरण का प्रस्ताव किया है, जिनकी 1000 टीपीएच की दर से एक रेक पर लोड करने के लिए एक लम्बी आर्म होती है। इस मामले में, मौजूदा पत्तन क्रेनों/पोत क्रेनों के माध्यम से अथवा विकल्प के रूप में 100 टी एचएमटी के माध्यम से, जैसा भी मामला हो, पोत से कार्गो को पहले अनलोड किया जाएगा और उसके बाद प्रस्तावित मोबाइल होपरों को फीड किया जाएगा। एक-एक करके लगातार ट्रक टेलीस्टेक को फीड करते रहेंगे ताकि पूरे रेक की लोडिंग को पूरा किया जा सके। अत: वीओसीपीटी ने प्रत्येक 20 टन की क्षमता वाले 10 कस्टोमाइज्ड ट्रकों का भी प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी ने दो टेलीस्टेक की कुल पूंजी लागत का अनुमान ₹ 9.00 करोड और दस ट्रकों की लागत का अनुमान ₹ 2.50 करोड़ लगाया है। इस प्रकार, रेलवे वैगन में कार्गो के अंतरण के लिए अनुमानित कुल पूंजी लागत ₹ 18.70 करोड़ है। वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित कुल पूंजी लागत ₹ 23.50 करोड है जोकि व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार पायी गई है। उपर्युक्त के आधार पर तथा चूंकि उपकरण की संख्या पर पोर्ट द्वारा जो विचार किया गया है, वह व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है, और यह भी कि किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशित बोलीदाता ने किसी भी उपकरण के संबंध में कोई आपत्ति

व्यक्त नहीं की है, इसलिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक उपकरण की संख्या/क्षमता पर विश्वास व्यक्त किया गया है।

(ग) यद्यपि, पूंजी लागत की गणना में इसके द्वारा सुविचारित प्रत्येक उपकरण की आधार दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराए गए हैं, तथापि अलग-अलग उपकरणों के प्रतिष्ठित निर्माताओं से पता लगाई गई स्थिति के आधार पर अनुमान लगाए गए हैं। चूंकि पत्तन द्वारा विचार की गई कुल पूंजी लागत व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है, और यह भी कि उपयोक्ताओं/प्रत्याशित बोलीदाताओं में से किसी ने भी परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत के संबंध में कोई आपत्ति व्यक्त नहीं है, इसलिए, पत्तन द्वारा अनुमानित पूंजी लागत पर विश्वास व्यक्त किया जाता है और विश्लेषण में केवल एक योजित मद अर्थात् विविध पूंजी लागत के समावेशन को छोड़कर, जैसाकि बाद के पैरा में स्पष्ट किया गया है, विचार किया गया है।

(घ) 2008 के प्रशुल्क् दिशानिर्देशों में पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विविध पूंजी लागत का आकलन करने के लिए मानदण्ड निर्धारित हैं। विविध पूंजी लागत निर्माण अवधि आदि के दौरान कार्यशील पूंजी लागत, ब्याज को वहन करने के लिए होती है। वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 23.50 करोड़ पूंजीगत लागत में विविध पूंजीगत लागत का आकलन शामिल नहीं है। पत्तन के ध्यान में यह बात लायी जाने पर, वीओसीपीटी ने पूंजी लागत पर 5% की दर से विविध पूँजी लागत अर्थात् पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 0.24 करोड़, रेलवे वैगन में कार्गो की आवाजाही के लिए ₹ 0.935 करोड, जो कुल मिलाकर कुल विविध पूंजी लागत ₹ 1.175 करोड बनती है, पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। वीओसीपीटी ने अपने लागत विवरण में इस संशोधन के प्रभाव पर विचार नहीं किया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, वीओसीपीटी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया गया है क्योंकि यह 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरुप है।

(ड) उपर्युक्त के आधार पर, कुल पूंजी लागत ₹ 24.675 करोड बनती है, जिसमें रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 19.635 करोड़ और बर्थ पर पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 5.04 करोड़ सम्मिलित है।

(viii) दिशा-निर्देशों में निर्धारित अनुसार वीओसीपीटी ने अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिफल की गणना की है।

(ix) **परिचालन लागत :**

पत्तन ने दो कार्गो आवाजाही के लिए अर्थात् रेलवे वैगन में कार्गो के अंतरण और बर्थ पर पत्तन उपयोक्ता के ट्रक के माध्यम से कार्गो अंतरण के लिए परिचालन लागत का भी अनुमान लगाया है, जिस पर नीचे चर्चा की गई है :

(क) **ईंधन लागत :**

(i) प्रचालन के 4000 घंटे की अवधि के लिए और प्रति लीटर 50:48 रु. की दर से हॉपरों, टेलीस्टेक और ट्रकों के संबध में ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है। वीओसीपीटी के किसी भी उपकरण के लिए बिजली की लागत का अनुमान नहीं लगाया है। वीओसीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि यह अपेक्षा की गई है कि होपर ईंधन से संचालित होंगे और इसलिए केवल ईंधन की लागत पर ही विचार किया गया है।

(ii) 5 लीटर प्रति घंटा /प्रति होपर की दर से और 5 लीटर प्रति घंटा /प्रति टेलीस्टेक की दर से ईंधन की खपत का अनुमान लगाया गया है । ट्रकों के संबंध में वीओसीपीटी ने प्रति घंटे 2.4 लीटर पर ईंधन की खपत पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि हॉपर, टेलीस्टॉक और ट्रक के लिए सुविचारित ईंधन की खपत, परामर्शदाता की व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस परियोजना के लिए प्रस्तावित उपकरणों के बेडे के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में ईंधन की किसी खपत के संबंध में कोई मानदड निर्धारित नहीं है। चूंकि वीओसीपीटी द्वारा ईंधन की खपत के संबंध में सुविचारित मानदण्ड कथित रुप से व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित हैं, अत: हॉपर, टेलीस्टेक और ट्रक के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की खपत पर विश्वास व्यक्त किया जाता है और वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर विचार किया गया है।

(iii) जहां तक ईंधन की खपत के लिए कार्य के घटों का संबंध है, वीओसीपीटी ने 4000 कार्य घंटे के लिए उपर्युक्त वर्णित उपकरण की ईंधन खपत का अनुमान लगाया है और इसके लिए यह उल्लेख किया है कि यह बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल से संबंधित दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्य के घंटो के मानदण्डों के अनुसार है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि इस परियोजना के लिए मूल्यांकित 3.19 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता 6132 घंटे पर आधारित है (अर्थात् 365 दिन * 24 घंटे *70 प्रतिशत)। ऐसा होते हुए, 4000 घंटे के लिए उपकरण के लिए ईंधन की लागत का आकलन इस परियोजना के लिए इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन के लिए सुविचारित कार्य के घंटो के अनुरूप नहीं है। इस अन-अनुरुपता का उल्लेख किए जाने के बावजूद भी, वीओसीपीटी ने ईंधन लागत के आकलन के लिए कार्य के घंटे संशोधित नहीं किए हैं। प्रसंगवश, कोयला यार्ड के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत एक अन्य प्रस्ताव में पत्तन ने 4000 घंटो के स्थान पर 6132 घंटे पर ईंधन लागत के आकलन के लिए कार्य के घंटों में संशोधन किया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में हॉपरो, ट्रकों, टेलीस्टेक के लिए कार्य के घंटे ईंधन लागत के आकलन के लिए संशोधित किए गए हैं। वीओसीपीटी द्वारा विचारित 4000 घंटों के स्थान पर 6132 घंटों पर विचार किया गया है। यह इसलिए किया गया है ताकि स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित सभी उपकरणों के लिए कार्य के घंटे परियोजना के लिए मूल्यांकित इष्टतम क्षमता में विचार किए गए कार्य के घंटो के अनुरूप हो सकें। यह कोयला यार्ड में मशीनीकरण से संबंधित एक अन्य परियोजना, जिस पर अलग से कार्रवाई की जा रही है, के लिए वीओसीपीटी द्वारा विचार किए गए कार्य के घंटे के अनुरूप भी हैं।

(iv) ₹ 50.48 प्रति लीटर की ईंधन की दर दस्तावेजी साक्ष्य पर मान्य है और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ख) वीओसीपीटी द्वारा यांत्रिक उपकरण लागत पर 5% मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन किया गया है जो ड्राई बल्क टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरुप है और इसलिए स्वीकार किया गया है। हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागत के घटक पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर भी विचार किया गया है।

(ग) वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत सकल नियत परिसंपत्तियों की 1% और अन्य व्यय नियत परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर आकलन किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरुप हैं। हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागत सहित उपकरण की पूँजीगत लागत पर इस दोनों लागत घटकों पर विचार किया गया है।

(घ) (i) दिशानिर्देशों के अनुसार, मूल्यह्रास की गणना कम्पनी अधिनियम में निर्धारित सीधी रेखा विधि (एसएलएम) के अनुसार मूल्यह्रास दरों का अनुपालन करते हुए की जानी चाहिए। वीओसीपीटी ने यांत्रिक और विद्युत लागत पर 6.33% की दर से मूल्यह्रास की गणना की है। वीओसीपीटी ने

सुविचारित दर के समर्थन में कंपनी अधिनियम, 2013 के संगत उद्धरण प्रस्तुत किए हैं। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास व्यक्त किया गया है। हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागतों का भाग बने उपकरण लागत के घटक पर मूल्यह्रास की भी गणना की गई है।

(ङ) (i) अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित दिशानिर्देशों में यह विनिर्दिष्ट है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन संबंधित महापत्तन न्यासों के दर मानों में निर्धारित दरों के आधार पर किया जाना है।

(ii) प्रत्येक उपकरण द्वारा घेरे जाने वाले क्षेत्रफल के संबंध में पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया गया है। वीओसीपीटी ने 10 मीटर * 10 मीटर के माप के 4 होपरों, 20 मीटर * 4 मीटर के माप के 2 टेलीस्टेक और 12 मीटर * 3 मीटर के माप के 10 ट्रकों के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। वीओसीपीटी ने ₹ 348.68 प्रति वर्ग मीटर पर लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर को अपनाया है, जो कि विद्यमान दर मानों के अनुसार दिखायी देती प्रतीत होती है।

लागत विवरण में, वीओसीपीटी ने ₹ 3.21 लाख का कुल लाइसेंस शुल्क दर्शाया है जिसमें पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 0.56 लाख और रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 2.65 लाख सम्मिलित हैं। तत्पश्चात, पत्तन ने विस्तृत गणना प्रस्तुत करते समय ₹ 2.93 लाख के कुल अनुमानित लाइसेंस शुल्क को संशोधित किया है जिसमें पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 0.56 लाख और रेलवे वैगन में कार्गो के अंतरण के लिए ₹ 2.37 लाख सम्मिलित हैं और संशोधित लाइसेंस शुल्क को संशोधित करने के लिए अनुरोध किया है। यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने घेरे गए क्षेत्रफल के आधार पर प्रत्येक प्रकार के उपकरण के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। होपरों द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान ₹ 1.395 लाख लगाया गया है और इसे दो कार्गो के आवागमन के बीच 60 : 40 के अनुपात में पृथक किया गया है जैसाकि होपरों की पूँजी लागत के अनुमान के लिए किया गया है। टेलीस्टेक्स और ट्रकों के लिए लाइसेंस शुल्क रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए संगत है और इस प्रकार केवल कार्गो के इस विशेष आवागमन के लिए ही विचार किया गया है। लाइसेंस शुल्क का संशोधित अनुमान हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में दर्शायी गई है।

(च) उक्त विश्लेषण के आधार पर प्रचालन लागत का कुल अनुमान रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 485.04 लाख, पोत उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 112.65 लाख आकलित किया गया है, जो कुल मिलाकर ₹ 597.69 लाख बनता है जबकि वीओसीपीटी द्वारा प्रचालन लागत के प्रति रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 419.60 लाख, पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹ 99.89 लाख, जो कुल मिलाकर ₹ 519.49 लाख बनता है, का आकलन किया गया है।

(x) वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तुत लागत विवरण को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरुप आशोधित कर दिया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-I के रुप में संलग्न है।

(xi) (क) कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) ₹ 992.49 लाख आंकी गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 895.49 लाख की तुलना में निकलती है, प्रचालन लागत (₹ 597.69 लाख) और पूंजीगत लागत (₹ 394.80 लाख) पर 16% के प्रतिफल को मिलाकर है।

रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) का आकलित ₹ 799.20 लाख आंकी गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 718.80 लाख की तुलना में निकलती है, प्रचालन लागत (₹ 485.04 लाख) और पूंजी लागत (₹ 314.16 लाख) पर 16% के प्रतिफल को मिलाकर है।

पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) का आकलित ₹ 193.29 लाख आंकी गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 176.69 लाख की तुलना में निकलती है, प्रचालन लागत (₹ 112.65 लाख) और पूंजी लागत (₹ 80.64 लाख) पर 16% के प्रतिफल को मिलाकर है।

यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि हमारे द्वारा आकलित एआरआर वीओसीपीटी द्वारा आकलित स्तर से अधिक है। इसका प्रमुख कारण यह है कि पूँजी लागत के 5% पर विविध पूंजी लागत पर विचार किया गया है जिसे पत्तन ने लागत विवरण में नहीं दर्शाया है लेकिन पत्तन ने इस प्राधिकरण से इसे दर्शाने के लिए अनुरोध किया है। पूंजी लागत से सम्बद्ध सभी प्रचालन लागत पर और पूंजी लागत मिलने वाले प्रतिफल पर इसका प्रभाग पडा है। अन्य प्रमुख संशोधन, पत्तन द्वारा विचारित 4000 कार्य घंटों के स्थान पर पहले स्पष्ट किए कारणों से 6132 कार्य घंटों के लिए हमारे द्वारा विचार की गई ईंधन लागत का अनुमान है।

(ख) वीओसीपीटी ने पूरे निर्धारित एआरआर की वसूली मात्र एक प्रशुल्क मद यानी प्रहस्तन प्रभार, द्वारा सुविधा को इष्टतम क्षमता से करने की परिकल्पना की है। तदनुसार, ₹ 799.20 लाख के संशोधित एआरआर और 19,16,250 टन की इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के लिए प्रहस्तन प्रभार के लिए दर वीओसीपीटी द्वारा आकलित ₹ 37.51 प्रति टन की तुलना में ₹ 41.71 प्रति टन का हिसाब लगाया गया है, यानी (₹ 718.80 लाख/19,16,250 टन)।

पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹193.29 लाख के संशोधित एआरआर और 12,77,500 टन की इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए, हस्तन प्रभार के लिए दर वीओसीपीटी द्वारा आकलित ₹ 13.83 प्रति टन की तुलना में ₹ 15.13 प्रति टन का हिसाब लगाया गया है, यानी (₹ 176.69 लाख/12,77,500 टन)।

(ग) कोयला, जिप्सम और चूना जैसे ड्राई बल्क कार्गो परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तन किया जाने हैं। वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि प्रहस्तन दर इन तीन कार्गो मदों के लिए समान रहेगी। अत: ड्राई बल्क कार्गो अर्थात् कोयाला, चूना और जिप्सम की ढुलाई के लिए समान दरों के निर्धारण से संबंधित इसके प्रस्ताव को वीओसीपीटी द्वारा अपनायी गए दृष्टिकोण के अनुरुप स्वीकृति प्रदान की गई है। अंतर केवल इतना है कि ड्राई ब्ल्क कार्गो का उल्लेख करने के स्थान पर प्रहस्तन की जाने वाली परिकल्पित तीन कार्गो मद अर्थात् कोयला, (तापीय कोयला से भिन्न), चूना और जिप्सम को भी प्रहस्तन दर निर्धारित करते समय दर मानों की सूची में सम्मिलित किया जाना है। इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी का यह दृष्टिकोण है कि प्रहस्तन कार्गो केवल विदेशी कार्गो ही होगा। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय दरें विदेशी दर की 60% पर निर्धारित की गई हैं। जहां तक तापीय कोयले का संबंध है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित इस नोट के स्थान पर कि तापीय कोयला तटीय श्रेणी के अंतर्गत नहीं आयेगा, विदेशी और तटीय कार्गो के लिए इसी स्तर पर तापीय के लिए अलग से दर निर्धारित की जाए क्योंकि सरकार की नीति के अनुसार तटीय रियायत के लिए तापीय कोयला पात्र नहीं है।

(xii) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा अपने पत्र सं. पीटी 11033/51/2014- पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के साथ पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग से संबंधित दिशानिर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/62/2014-जनरल के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महा पत्तन न्यासों के वर्तमान एसओआर में निर्धारित "तटीय पोत" की परिभाषा को निम्नवत रुप से प्रतिस्थापित करने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है:

"तटीय पोत" से तात्पर्य किसी ऐसे पोत से होगा जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रुप से नियोजित हो और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए वैध तटीय लाइसेंस हो"।

इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को "तटीय पोत" की उपरोक्त परिभाषा के साथ आशोधित कर दिया है।

(xiii) वीओसीपीटी ने एक सामान्य शर्त समाविष्ट करने का अनुरोध किया था कि बीओटी प्रचालक के द्वारा उपयुक्त स्तर से इतर विलम्बों के लिए प्रयोक्ता को प्रभार देना अपेक्षित नहीं होगा जो वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तनों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में इसी प्रकार के निर्धारणों के अनुरुप है। वीओसीपीटी द्वारा दी गई यह दलील कि प्रहस्तित कार्गो की प्रस्तावित दर मीट्रीक टनों में है, इसलिए उपयुक्त स्तर से इतर विलम्ब के लिए प्रभार संगत नहीं हो सकते, सही प्रतीत नहीं होता/कथित शर्त बीओटी प्रचालक की ओर से उपयुक्त स्तर से इतर विलम्बों के लिए, लेवी की यूनिट को ध्यान में रखे बिना, प्रयोक्ता के हितों को बनाने की सामान्य शर्त है। यदि ऐसा है, कथित शर्त इसी मामले में संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित है तो यह वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तनों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारणों के भी अनुरूप है।

(xiv) वीओसीपीटी ने ऐसे इन्डैक्सेशन के लिए विचारणीय बुनियादी डब्ल्यूपीआई देते हुए प्रत्येक वर्ष स्वत: समायोजन के लिए इन्डेक्सेशन कारक से संबंधित सामान्य नोट का प्रस्ताव किया है। चूँकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचार किए जाने वाले लागत आकलन वर्ष 2015 से संबंधित बाजार दर पर आधारित हैं, यह उपयुक्त और संगत पाया गया कि प्रत्येक वर्ष स्वत: समायोजन के लिए विचार किया जाने वाला बुनियादी डब्ल्यूपीआई 01 जनवरी, 2015 को निर्धारित किया जाए, जैसाकि पत्तन ने प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी संदर्भ प्रशुल्क की अनुसूची में समाविष्ट की जाती है।

(xv) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में यह अपेक्षित है कि यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करे। हालांकि, 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं है कि वह पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों का अध्ययन करे, फिर भी यह मानना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन यथोचित और प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे। जैसाकि पहले ध्यान में लाया गया है, वीओसीपीटी ने ट्रक लोडिंग और वैगन लोडिंग के लिए अलग निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने मशीनीकृत सुविधा की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता के संदर्भ में कार्गो स्थानांतरण के संदर्भ में निष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं और पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में/रेलवे वैगन में कार्गो अंतरण के संबंध में उत्पादकता के संदर्भ में भी प्रस्ताव किया है और लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा की जाती है कि वह दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करे। ट्रक लोडिंग के लिए, पत्तन ने प्रस्ताव किया है: (क) बर्थ III/IV पर अधिष्ठापित मशीनीकृत प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति माह न्यूनतम 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता, और (ख) प्रत्येक 20 टन क्षमता (लगभग) के ट्रकों अथवा आनुपातिक रुप से प्रति घंटा प्रति होपर 7 ट्रक लोड करने के लिए लाइसेंस। वीओसीपीटी ने 7 ट्रक प्रति होपर लोडिंगके निष्पादन पैरामीटर निर्धारित करने के लिए आधार प्रस्तुत किया है, जिस पर विश्वास व्यक्त किया जाता है। वैगन लोडिंग के लिए वीओसीपीटी ने प्रस्ताव किया है: (क) बर्थ III/IV पर अधिष्ठापित मशीनीकृत प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति माह 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता, और (ख) 2 घंटों में वहन क्षमता वाले 66 टन (लगभग) के प्रत्येक 30 वैगनों से युक्त आधा रेक की लोडिंग को पूरा करने के लिए लाइसेंस। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं।

10.1. उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादन मानक, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किए गए हैं, क्रमश: अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III के रुप में संलग्न हैं।

10.2. परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओपीसीटी में लाइसेंस आधार पर वीओसी व्हार्फ III/IV से वैगन लोडिंग / पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में अंतरण के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करती है तथा इन्हें निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करती है।

10.3. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क या तो बर्थ संख्या III अथवा IV या फिर मिश्रित रुप में हैंडल की गई 3.19एमटीपीए की ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के लिए है।

परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV अथवा बर्थ संख्या III और इसके साथ बर्थ संख्या IV पर बीओटी प्रचालक द्वारा हैंडल की गई ड्राई बल्क कार्गो 3.19 एमटीपी की इष्टतम क्षमता से अधिक पायी जाती है तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी और वीओसीपीटी को लाइसेंसधारी होने के नाते यह सुनिश्चित करना चाहिए कि संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की गई है। इसलिए, वीओसीपीटी को बोली देने के चरण के समय पर निविदा दस्तावेज में, बोली देने के चरण के समय सभी प्रत्याशित बोलीदाताओं और रियायत करार में उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट कर देनी चाहिए।

11.1. 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करार में उल्लेख करे।

11.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक संबंधित क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क स्वत: संशोधित हो जाएगा, जोकि पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से निष्पादन मानकों (निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व संबंधित वर्ष के लिए क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा । इस प्रकार का निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा ।

11.3. परियोजना के लाइसेंस करार के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करार में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो ।

11.4. प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास का दृष्टिकोण जानने के लिए अनुरोध करेगा।

11.5. लाइसेंसधारी द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा समाविष्ट निष्पादन मानकों में उपलब्धि प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

11.6. महापत्तन न्यास के दृष्टिकोण पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करार में समाविष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए है तो यह 15 मार्च तक निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

11.7. निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क से संबंधित प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और लाइसेंसधारी द्वारा इनके अनुपालन की जांच करेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंसधारी द्वारा निष्पादन मानक की उपलब्धियां अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क के निर्धारण में वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए दृष्टांत का अनुपालन किया जाएगा।

11.8. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से प्राप्त कार्य-निष्पादन-युक्त- प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरे करने की शर्त के साथ इस प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारी तीसरे वर्ष से निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क के लिए लाइसेंसधारी स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ 15 मार्च तक निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू होने वाले निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

11.9. जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 में विनिर्दिष्ट है, यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंसधारी द्वारा कोई उपलब्धि हांसिल न किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जाँच करायी जाएगी और वीओसीपीटी को अपने निष्कर्षों से अवगत कराया जाएगा। वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा ।

11.10. जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 में विनिर्दिष्ट है, लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर दर्शाया जाएगा।

11.11. जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 में विनिर्दिष्ट है, लाइसेंसधारी कार्गो यातायात, पोत बर्थ की दिन की आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के संबंध में तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेंगे। ये तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी ।

11.12. जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 में विनिर्दिष्ट है, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी सूचनाएं अपनी वैबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण प्रस्तुत वाणिज्यिक रूप से संवेदशील आँकडे/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंसधारी से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

11.13. दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार, यदि दर मानों और निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या के संबंध में यदि कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

11.14. इस परियोजना से संबंधित निष्पादन मानदण्ड बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाएगा। लाइसेंसधारी से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

11.15. लाइसेंस धारकों के वास्तविक कार्य निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा । यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित हो तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

टी.एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन—III/4/असा./143/2015(20)]

अनुलग्नक - II

दिशा निर्देश 2008 के सिद्धांतों के अनुपालन में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास पर व्हार्फ III /IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो के अंतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण

रुपए लाख में

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा अपने दिनांक 4.2.2015 के प्रस्ताव में अनुमान			जैसाकि टीएएमपी द्वारा विचार किया गया		
		कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ड्राई बल्क कार्गो हैंडलिंग के लिए	कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए
I.	**इष्टतम क्षमता**						
(i)	कुल इष्टतम क्षमता **(टन/प्रति वर्ष)**	31,93,750.00			31,93,750.00		
		(12500टी/दिन * 365दिन* 70%)			(12500टी/दिन * 365दिन * 70%)		
(ii)	3.19 मिलियन टन की कुल इष्टतम क्षमता पर 60% और 40% के अनुपात में क्रमश: वैगन लोडिंग और ट्रक लोडिंग प्रणाली के लिए इष्टतम क्षमता (टन/प्रति वर्ष)	31,93,750.00	19,16,250.00	12,77,500.00	31,93,750.00	19,16,250.00	12,77,500.00
		(12500टी/दिन *	(3193750टी/वर्ष	(3193750टी/वर्ष	(12500टी/दिन *	(3193750टी/वर्ष	(3193750टी/वर्ष

		365दिन * 70%)	*60%)	*40%)	365दिन * 70%)	*60%)	*40%)
(iii)	{इष्टतम क्षमता (प्रति वर्ष मिलियन टन में (एमटीपीए)}	**3.19**	**1.92**	**1.28**	**3.19**	**1.92**	**1.28**
II.	**पूँजी लागत:**	रु.लाख में	रु.लाख में	रु.लाख में	रु.लाख में	रु.लाख में	रु.लाख में
(i)	होपरों के लिए	1,200.00	720.00	480.00	1,200.00	720.00	480.00
		(100%* रु.300लाख/यूनिट* 4यूनिट)	(60%* रु.300लाख/यूनिट* 4यूनिट))	(40%* रु.300लाख/यूनिट* 4यूनिट)	(100%* रु.300लाख/यूनिट* 4यूनिट)	(60%* रु.300लाख/यूनिट* 4यूनिट)	(40%* रु.300लाख/यूनिट* 4यूनिट)
(ii)	टेलीस्टेक के लिए	900.00	900.00	0.00	900.00	900.00	0.00
		(100%*रु.450लाख*2यूनिट)	(100%*रु.450लाख*2यूनिट)	(0%*रु.450लाख*2यूनिट)	(100%*रु.450लाख*2यूनिट)	(100%*रु.450लाख*2यूनिट)	(0%*रु.450लाख*2यूनिट)
(iii)	ट्रकों के लिए	250.00	250.00	0.00	250.00	250.00	0.00
		(100%*रु.25लाख*10यूनिट)	(100%*रु.25लाख*10यूनिट)	(0%*रु.25लाख*10यूनिट)	(100%*रु.25लाख*10यूनिट)	(100%*रु.25लाख*10यूनिट)	(0%*रु.25लाख*10यूनिट)
(iv)	उप- योग **(i+ii+iii)**	**2,350.00**	**1,870.00**	**480.00**	**2,350.00**	**1,870.00**	**480.00**
(v)	विविध लागत@ 5%	--	--	--	117.50	93.50	24.00
					(5% * रु.2350 लाख)	(5% * रु.1870 लाख)	(5% * रु.480 लाख)
(vi)	कुल पूँजी लागत **(iv+v)**	**2,350.00**	**1,870.00**	**480.00**	**2,467.50**	**1,963.50**	**504.00**
III.	**प्रचालन लागत:**						
(i)	ईंधन लागत:						
(a)	होपरों के लिए	40.38	24.23	16.15	61.91	37.15	24.76
		(4000घंटे*5 ली/घंटे*रु.50.48/ ली *4/होपर)	(60%* रु.40.38लाख)	(40%* रु40.38लाख)	(6132घंटे*5 ली/घंटे*रु.50.48/ली *4होपर)	(60%* रु.61.91लाख)	(40%* रु.61.91लाख)
(b)	टेलीस्टेक के लिए	20.19	20.19	0.00	30.95	30.95	0.00
			(4000घंटे*5 ली/घंटे*रु.50.48/ली*2टेलीस्टेक)		(6132घंटे*5 ली/घंटे*रु.50.48/ली*2 टेलीस्टेक)	(6132घंटे*5 लीटर/घंटे*रु.50.48/ली*2 टेलीस्टेक)	
(c)	ट्रकों के लिए	48.46	48.46	0.00	74.29	74.29	0.00
			(4000घंटे*2.4 ली/घंटे*रु.50.48/ली*10ट्रक)		(6132घंटे*2.4 ली/घंटेरु.50.48/ली*10 ट्रक)	(6132घंटे*2.4 ली/घंटेरु.50.48/ली*10 ट्रक)	
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत@5%	117.50	93.50	24.00	123.38	98.18	25.20
		(5%* रु2350 लाख)	(5%* रु1870 लाख)	(5%* रु480 लाख)	(5%* रु2467.50 लाख)	(5%* रु1963.50 लाख)	(5%* रु504 लाख)
(iii)	बीमा@1%	23.50	18.70	4.80	24.68	19.64	5.04
		(1'%* रु350 लाख)	(1% * रु.1870लाख)	(1% * रु.480 लाख)	(1%* रु2467.50 लाख)	(1%* रु1963.50 लाख)	(1%* रु504 लाख)
(iv)	**मूल्यह्रास**	148.76	118.37	30.38	156.19	124.29	31.90
		(6.33%* रु2350 लाख)	(6.33% *रु.1870 लाख)	(6.33% * रु.480 लाख)	(6.33%* रु2467.50लाख)	(6.33% * रु.1963.50लाख)	(6.33% * रु.504 लाख)
(v)	**किराया (पट्टा किराया)**	3.21	2.65	0.56	2.93	2.37	0.56
					(840वर्ग मी*रु.348.68/वर्ग मी) (टिप्पण1)	((400वर्ग मी*60%)+(80वर्ग मी+ 360वर्ग मी))*रु348.68/वर्ग मी)	(400वर्ग मी*40%*रु348.68/ वर्ग मी)
(vi)	अन्य व्यय@5%	117.50	93.50	24.00	123.38	98.18	25.20
		(5%* रु2350 लाख)	(5% रु.1870 लाख)	(5% रु.480 लाख	(5%* रु2467.50 लाख)	(5%* रु1963.50 लाख)	(5%* रु504 लाख)
(vii)	**कुल प्रचालन लागत [(i) से (vi)]**	**519.49**	**419.60**	**99.89**	**597.69**	**485.04**	**112.65**
IV	**अपेक्षित वार्षिक राजस्व और प्रस्तावित हैंडलिंग दर**						

(i)	**अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर)**						
	(क) कुल प्रचालन लागत	519.49	419.60	99.89	597.69	485.04	112.65
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल@16%	376.00	299.20	76.80	394.80	314.16	80.64
	(ग) कुल अपेक्षित राजस्व	**895.49**	**718.80**	**176.69**	**992.49**	**799.20**	**193.29**
(ii)	इष्टतम क्षमता **(टन/ प्रति वर्ष)**	31,93,750	19,16,250	12,77,500	31,93,750	19,16,250	12,77,500
(iii)	प्रति टन हैंडलिंग दर	**(रु में/टन)**					
	(क) विदेशी कार्गो के लिए	--	37.51	13.83	--	41.71	15.13
	(ख) तटीय कार्गो के लिए	--	22.51	8.30	--	25.02	9.08
टिप्पणी:							
(1) वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 मार्च 2015 द्वारा प्राधिकरण से कुल पूँजी लागत के 5% की विविध पूंजी लागत पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। अत: हमारे द्वारा तैयार की गई लागत विवरण में पूँजी लागत पर विचार किया गया है।							
(2) वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 मार्च 2015 द्वारा रुपए 3.21 करोड़ की तुलना में 2.93 करोड़ रुपए के पट्टा किराए के अनुमान को संशोधित किया है। वीओसीपीटी ने हालांकि अपने लागत विवरण में इस संशोधन के प्रभाव को नहीं दर्शाया है। इस प्राधिकरण द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में वीओसीपीटी द्वारा विनिर्दिष्ट संशोधित पट्टा किराए पर विचार किया गया है।							

अनुलग्नक - II

वी.ओ.चिदम्बरनार पत्तन न्यास

वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1 : परिभाषाएं और सामान्य निबंधन और शर्तें

1.1. परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

(i) "तटीय पोत" से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।

(ii) "विदेशगामी पोत" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है ।

(iii) "प्रतिदिन" से तात्पर्य प्रति कैलेन्डर दिन या उसका अंश है ।

(iv) "पत्तन" से तात्पर्य वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास है ।

(v) "टन" से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा ।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज, जैसा सीमा शुल्क विभाग .अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी ।

(ii) (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है ।

(ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है ।

(ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढाना शुरू करता है ।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता हैं । उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी ।

(ड.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्रता होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा ।

(iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज ।

(क) उपयोगकर्त्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत किन्ही विलम्बित भुगतान के लिए दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। ब्याज की दर (भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।)

(ख) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा। ब्याज दर (भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।)

(ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा। (टर्मिनल को वापिसी का दावा करने के लिए प्रस्तुत किए जाने वाले विशिष्ट दस्तावेजों का उल्लेख करना होगा)

(घ) उपयोगकर्त्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा । किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित किया गया हो ।

(iv) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बढ़े हुए रूपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे ।

(v) जब तक कि धन वापसी की राशि ₹100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा । इसी प्रकार, प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि प्रचालक को देय राशि ₹100/- से कम बनती है ।

(vi) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं । यदि प्रचालक यदि वह चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और/या छूट और कटौतियां बढ़ा सकता है ।

(ख) ऑपरेटर यदि चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्त्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो । बशर्ते कि प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो।

(vii) तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. कार्गो हैंडलिंग प्रभार

2.1 <u>होपरों, ट्रकों और टेलीस्टेकरों का उपयोग करते हुए वैगन लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार</u> :-

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. प्रतिटन में (भारतीय ₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1.	ड्राई बल्क कार्गो, कोयला (तापीय कोयला से भिन्न), चूना और जिप्सम	41.71	25.02
2.	तापीय कोयला	41.71	41.71

2.2 होपरों और पत्तन उपयोक्ताओं के ट्रकों का उपयोग करते हुए ट्रक लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार :-

क्र.सं	मद	दर रु. प्रतिटन में (भारतीय ₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1.	ड्राई बल्क कार्गो, कोयला (तापीय कोयला से भिन्न), चूना और जिप्सम	15.13	9.08
2.	तापीय कोयला	15.13	15.13

अनुसूची 2.1 और 2.2 के संबंध में नोट:-

(i) उपर्युक्त निर्धारित प्रशुल्क बर्थ संख्या III/IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक ड्राई बल्क कार्गो की ढुलाई के लिए है।

3. सामान्य नोट:

(i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वत: तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी ।

(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा । उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वत: ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा ।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा । ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क् के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा(और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा ।

(iii) प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।

(iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने के साथ दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा ।

(v) लाइसेंस धारक की स्थिति में, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने पर प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क् के लिए हकदार होगा।

(vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा ।

(vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा । प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा । सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाएगए उदाहरण के अनुसार होंगे।

(viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा । लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

- - - - - -

अनुलग्नक - III

निष्पादन मानक

वीओसी व्हार्फ III/IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो अंतरण के मशीनीकरण के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता की प्रतिशतता और न्यूनतम गारंटी दक्षता

1.1 ट्रक लोडिंग के लिए निष्पादन मानक:-

लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेंगे:

(क) बर्थ III/ IV पर अधिष्ठापित यांत्रिक प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति मास 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता। यह उपलब्धता कुल यांत्रिक प्रणाली के लिए आकलित की जाएगी, और

(ख) लाइसेंसधारी प्रत्येक 20 टन की क्षमता वाले (लगभग) ट्रकों के अथवा आनुपातिक रुप से प्रति घंटा प्रति होपर 7 ट्रकों को लोड करेगा।

1.2. वैगन लोडिंग के लिए निष्पादन मानक:

लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेंगे:

(क) बर्थ III/ IV पर अधिष्ठापित यांत्रिक प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति मास 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता। यह उपलब्धता कुल यांत्रिक प्रणाली के लिए आकलित की जाएगी, और

(ख) लाइसेंसधारी दो घंटों की वहन क्षमता के प्रत्येक 66 टन की क्षमता (लगभग) वाले 30 वैगनों से युक्त आधे रेक की लोडिंग को पूरा करेगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th April, 2015

No. TAMP/8/2015-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of reference tariff for Mechanisation of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berth to Wagon/Truck loading system on license basis for 10 years period as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/8/2015-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust - - - - - Applicant

QUORUM:

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 21st day of March, 2015)

This case relates to the proposal dated 4 February, 2015 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV Berth to Wagon/Truck loading system on license basis for 10 years period on revenue share basis. The proposal flows from the advice of Ministry of Shipping (MOS) that mechanization of operation at Major Ports has been a priority area and action to be taken to achieve mechanization of handling coal in all Major Ports.

2. The VOCPT has proposed to implement a Mechanized evacuation system by way of grant of license to the prospective bidder for evacuating the cargo from berth IV to Wagon/Truck loading system for a period of 10 years. The VOCPT has stated that the Ministry of Shipping has fixed the timeline for issuing Letter of Award for the subject Project on or before 30 March, 2015. It has stated that the Board of trustees of VOCPT accorded approval for the project in the Board meeting held on 30 May, 2014 and approval of the Ministry of Shipping was also sought for the subject project on 21 July 2014.

3.1. The main submissions made by the VOCPT in the proposal are summarized below:

(i) **Background for the current project:**

(a) Dry Bulk cargoes in Berth Nos. III/IV of VOCPT are unloaded from ship to shore through wharf cranes or ship gears and dumped in the wharf. Then the cargoes are loaded in the tippers using Front end loaders for transporting the cargo to destination/stack yard.

(b) For loading the wagons, the cargos are loaded into the trucks using front end loaders from the berth and transported & dumped near the wagon loading point which is situated about 70 meters away from the hook point. Then, the dumped cargoes are loaded into the rail wagons using front end loaders placed on the railway lines. This process consumes lot of time resulting in poor evacuation of cargo from the berth which increases the cycle time of loading the railway racks. For loading one complete rake consisting of 59 wagons, it takes 8 hours. Till such time the railway locos/wagons are engaged for completion of loading. This leads to payment of demurrage charges for the wagons by the Port users.

(c) Because of the manual operation, the evacuation of cargo from VOC IV berth using Front end loaders and trucks is slow. Further, this method of cargo handling using front end loaders and trucks causes dust pollution at the unloading point and also at the wagon loading point.

(d) In order to ensure quick evacuation of bulk cargoes at IV berth to reduce turnaround time of the vessel, to reduce the cycle time of loading the Railway racks and to reduce pollution caused due to the operation of front end loaders, it is proposed to provide a Mechanized cargo handling system in VOC Wharf IV. The proposed project "Mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf-IV berth to wagon loading system" will be implemented as a common user facility.

(e) Based on the Feasibility Report, the capital cost of ₹ 23.5 Crores is considered for fixing upfront tariff for the Project.

(ii) **Facility Plan envisaged in the Proposed Project:**

(a) Wagon loading using hoppers, trucks and telestack equipments:

(i) The existing port crane/ship crane on the berth will feed the proposed tyre mounted hoppers of capacity 600 tons, which will fill trucks directly at an approximate time of 2 minutes per truck. Each Port crane/ship crane will have a dedicated mobile hopper for evacuation of cargo. These mobile hoppers would further evacuate the cargo to the Telestack through trucks. The trucks would continuously feed the Telestack one by one so as to complete the loading of whole rake.

(ii) The Telestack will be used for wagon loading. This equipment Telestack has a long arm which can load a rake at a rate of 1000 TPH.

(iii) This is a semi-mechanization system, without conveyor belt and silo arrangement. As the proposed equipments are mobile, the flexibility of using this equipment on adjacent berths is also possible. Further, this is cost effective and flexible process.

(b) Truck loading through hoppers and Port users trucks:

In this system, the dry-bulk cargo discharged from the ships using port cranes/ ship cranes will be fed into the mobile hoppers. This cargo will be discharged into the users trucks through hoppers for transporting to the users stack yard/ destination.

(iii) **Details of Equipments to be deployed:**

Following equipments are proposed for installation in the proposed mechanization of cargo transfer from IV berth to wagon/truck loading.

(a) Tyre mounted Mobile Hoppers:
- (i) Type : Mobile Hopper
- (ii) Quantity : 4 Nos.
- (iii) Capacity : 600 TPH.
- (iv) Hopper size : 10 x 10 meters (L X B)

(b) Tele stack for wagon loading:
- (i) Type : Mobile Tele stack
- (ii) Quantity : 2 Nos.
- (iii) Capacity : 600 TPH.
- (iv) Tele stack size : 20 x 4 meters (L X B)

(c) Customized trucks: 10 Nos. of each 20 Tonnes capacity (12 meter x 3 meter)

(iv) **Capital Cost**:

Based on the feasibility report, the total capital cost for the project is considered as ₹23.5 crores as given below:

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Amount
(i)	For loading wagons through hoppers, trucks and tele-stacker	1870.00
(ii)	For handling Dry-bulk cargo through hoppers in to the Port users trucks	480.00
	Total capital cost of the project	**2350.00**

(v) **Optimal capacity of Evacuation system:**

(a) 100% Dry bulk cargo is considered for the calculations, since in the evacuation system Dry bulk cargo only will be handled. The entire cargo expected to handle is assumed as "Foreign cargo".

(b) The optimal handling capacity is arrived considering handling rate of 12,500 tonne per day, 365 days and applying 70% utilization factor i.e 12,500 per day × 365 × 0.70=3.19 Million tonne per annum.

(c) The optimal handling capacity is restricted to capacity of berth viz. 3.19 MT as considered by the Authority in the proposal of fixation of upfront tariff for up-gradation of Mechanical handling equipment in VOCPT. For transfer of dry bulk cargo through wagon loading, the

optimal capacity is arrived at 60% of the total optimal capacity assessed i.e 3.19 million tonnes*60%=1.91 million tonnes. The balance of optimal capacity arrived at 40% of the total optimal capacity assessed i.e 3.19 million tonnes * 40%= 1.278 million tonnes is considered for handling dry bulk cargo through hoppers into the port users trucks.

(d) Optimal capacity calculation furnished by VOCPT is tabulated below:

(i) Optimal capacity for loading dry bulk cargo on to wagons through hoppers, trucks and telestacker.

Optimal Capacity	
Annual Capacity (in Million tonnes) (12,500 per day × 365 × 0.70)	3.19
Total capacity of 31,93,750 x 60% (in tonnes)	1,916,250

(ii) Optimal capacity for loading dry-bulk cargo through hoppers in to the Port users trucks.

Optimal Capacity	
Annual Capacity (in Million tonnes) (12,500 per day × 365 × 0.70)	3.19
Total capacity of 31,93,750 x 40% (in tonnes)	1,277,500

(e) Optimal Yard Capacity:

The VOCPT has not assessed optimal yard capacity. It has stated that the scope of work is limited to only quick evacuation of the cargo from 4th berth to Wagon/ Truck loading system. Hence, the cargo handled through the above operations does not attract storage activity.

(vi) **Operating Cost**:

(a) The proposed equipments in the system will be operated by fuel and hence fuel cost is considered in the annual revenue requirement.

Fuel cost of ₹50.48/ltr is considered as per the invoice of IOC Ltd., dated 28 January, 2015 and the estimates of fuel cost is as follows:

(i) Fuel cost for Hopper : ₹40.38 Lakhs/ Year
(ii) Fuel cost for Telestack : ₹20.19 Lakhs/ Year
(iii) Fuel cost for trucks : ₹48.46 Lakhs/ Year

(b) The calculation of the operating cost is as given below:

(i) Estimated operating cost for loading dry bulk cargo onto wagons through hoppers, trucks and tele-stacker

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Workings	Amount
1	**Fuel Cost :**		
(a)	**Fuel cost for Hoppers**	4000Hrs*5 ltr/hr*₹50.48*4	24.23
(b)	**Fuel cost for Telestack**	4000Hrs*5 ltr/hr*₹50.48*2	20.19
(c)	**Fuel cost for Trucks**	4000Hrs*2.4 ltr/hr*₹50.48*10	48.46
2	**Repairs & Maintenance cost**	5% on Capital cost (₹1870 Lakhs)	93.50
3	Insurance	1% on total capital cost	18.70
4	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act, 2013 i.e 6.33% of Equipment Cost (₹1870 Lakhs)	**118.37**

5	Rent (Lease rent)		2.65
6	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	93.50
	Total (1) to (6)		**419.60**

(ii) Estimated operating cost for transfer of Dry-bulk cargo through hoppers in to the Port users trucks

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Workings	Amount
1	**Fuel Cost :**		
(a)	**Fuel cost for Hoppers**	4000Hrs*5 ltr/hr*₹50.48*4	16.15
2	**Repairs & Maintenance cost**	5% on Capital cost (₹480 Lakhs)	24.00
3	Insurance	1% on total capital cost	4.80
4	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act, 2013 i.e 6.33% of Equipment Cost (₹480 Lakhs)	30.38
5	Rent (Lease rent)		0.56
6	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	24.00
	Total (1) to (6)		**99.89**

(vii) The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(viii) Accordingly, the Annual Revenue Requirement (ARR) estimated by VOCPT is as follows:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	ARR for loading dry bulk cargo onto wagons through hoppers, trucks and tele-stacker	ARR for transfer of Dry-bulk cargo through hoppers into the Port users trucks
(i)	ROCE @ 16%	299.20	76.80
(ii)	Operating cost	419.60	99.89
(iii)	Total ARR	**718.80**	**176.69**

(ix) **Annual Revenue Requirement**:

The total Annual Revenue Requirement is apportioned to arrive at the rate for handling of Dry Bulk Cargoes as per TAMP Guidelines, 2008. The apportionment of revenue requirements for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise.

(x) The upfront tariff proposed by the VOCPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a) Cargo Handling Charges for Wagon loading using Hoppers, Trucks and Telestackers:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	37.51	22.51

(b) Cargo Handling Charges for Truck loading using Hoppers & Port users' trucks:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	13.83	8.30

Note: The Tariff rate is proposed for transportation of cargo from 4th berth to Wagon/Truck loading system.
(Subsequently, The VOCPT has stated that the project will cover transfer of cargo from berth No. 3 or 4 to Wagon/Truck loading system.)

3.2. The VOCPT has also furnished the proposed Scale of Rates (SOR) and Feasibility Report along with its proposal. The VOCPT did not furnish the Performance Standards.

4.1 While acknowledging the proposal dated 04 February, 2015, the VOCPT was requested [vide our letter dated 9 February, 2015] to furnish the information/clarifications on a few points, including Performance Standards.

4.2. The VOCPT has responded vide its letter no. MEE/P&M/F.Mechanisation/2014/D.799, dated 20 February, 2015. The points brought out in our letter dated 9 February, 2015 and response of VOCPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Clarifications by VOCPT
1.	The VOCPT has stated that its Board of Trustees have accorded approval of the project on 30 May, 2014 and the VOCPT has sought approval of the Ministry of Shipping (MOS) on 21 July, 2014. The VOCPT to explain the reason for enormous delay of around 8 months in filing the proposal before the Authority for approval of Reference Tariff.	Regarding delay in filing the proposal for approval of Reference Tariff, it is informed that, V.O. Chidambaranar Port Trust Board accorded approval to undertake the subject project on 30.05.2014. Ministry of Shipping was addressed seeking approval for the project on 21.07.2014. After receipt of Board Meeting confirmation, Work order for preparation of feasibility report for the subject project was issued to M/s. i – maritime consultancy Pvt. Ltd., Mumbai on 25.09.2014 after adhering tender formalities. Final feasibility report was received by e-mail on 03.02.2015. Application to TAMP has been sent on 04.02.2015.
2.	The VOCPT has not furnished the Performance Standards and copy of latest fuel invoice along with the proposal. The VOCPT to, therefore, furnish a copy of the Performance Standards and copy of latest Fuel invoice to TAMP and simultaneously forward a copy of the Performance Standards to the concerned users/organization bodies/prospective bidders. Also, forward a copy of the sanction letter of the Ministry of Shipping as cited in its proposal and a copy of the Board approval for the proposal filed to the TAMP immediately.	As requested by the Authority, copy each of the following are enclosed: (a) Performance standard for both the projects as indicated in the cost statement for fixation of up-front tariff is given below. For Truck Loading System: The licencee shall meet both the following Performance Standards:- (i) The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanised system installed at Berth IV. The availability shall be calculated for the total mechanised system; and, (ii) The Licencee shall load 7 Trucks per hour per hopper of each 20-T capacity trucks or proportionate. For Wagon Loading System: The licencee shall meet both the following Performance Standards:- (i) The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanised system installed at the IV Berth. The availability shall be calculated for the total mechanised system; and, (ii) The Licencee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons of each 66 Tonnes carrying capacity in two hours. (b) Latest fuel invoice dated. 28.01.2015 is attached as Annexure- II. (c) Minutes of proceedings of Board Meeting held on

		30.05.2014 approving the subject proposal is furnished. (d) A copy of letter No. MEE/ P&M/F.Mechanisation/ 2014/ D.3288, dated 21.07.2014 sent to Ministry of Shipping (MOS) requesting MOS to accord approval to undertake the above said two projects by adopting open tender process attached as Annexure-IV. Approval from the Ministry is awaited.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VOCPT proposal dated 04 February, 2015 was forwarded to the concerned users/user organizations/prospective bidders (as forwarded by VOCPT) for their comments. We have received comments from Seaport Logistics Pvt. Ltd. which was forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT has responded vide its letter dated 25 February, 2014.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested [vide our letter dated 19 February, 2015] to furnish information/clarifications on various points. The VOCPT has responded to our queries in piecemeal vide its letters dated 25 February, 2015, email dated 26 February, 2015, letter dated 27 February, 2015 and subsequent letter dated 3 March, 2015. A summary of queries raised by us and the response of VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Reply of VOCPT
(1)	**GENERAL:**	
(i)	The feasibility report attached to proposal contains three options. Based on the capital cost estimation, it is seen that the current proposal of the VOCPT falls under option III. The VOCPT to confirm whether the above position is correct.	Yes. The VOCPT has opted for the third option which consists of Hoppers, trucks and telestackers for wagon loading.
(ii)	As already requested by us, inter alia, under cover of our letter of even number dated 09 February, 2015, the VOCPT to clarify the following position:	
	(a) To explain the reason for enormous delay of around 8 months in filing the proposal before the Authority for approval of Reference Tariff.	It has reiterated its earlier response furnished on this point.
	(b) To confirm the position regarding forwarding a copy of the Performance Standards to the concerned users/organisation bodies/prospective bidders. A copy of the letter issued by VOCPT in this regard to the concerned users/organisation bodies/prospective bidders to be furnished.	Performance Standards are included in the tender documents and NIT has been published on 16.02.2015 for all the projects. Tender schedule containing the Performance standards are published in the Port web site also.
(iii)	In page no. 5 of the Application filed by the VOCPT, the VOCPT at Table 1, has indicated the commodity group wise breakup of traffic handled in the last five years at VOCPT, which shows the total dry bulk cargo handled at VOCPT at 14.42 MMTPA, 14.92 MMTPA and 15.86 MMTPA during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. However, in the Table 2 given in page no. 5, from the details of the various types of total dry bulk cargo handled at the VOCPT, it is shown that VOCPT has handled 5 MMTPA, 6.09 MMTPA and 7.21 MMTPA of dry bulk cargo during the years 2011-12 to 2013-14. The VOCPT to reconcile the difference and indicate the correct traffic of dry bulk cargo handled during the years 2011-12 to 2013-14 at VOCPT.	Quantity of cargo furnished in Table- I against Dry-bulk cargo includes the thermal coal handled at Coal jetties I & II and other berths. Quantity of dry-bulk cargo handled in conventional berths are furnished in Table- II.

(iv)	Note 1 in the proposed SOR states that the tariff prescribed in the SOR is for transportation of cargo from berth No 4 to wagon/truck loading system. Whereas, page 11 of the proposal states that proposed equipment are mobile and there is flexibility of using the proposed equipment on the adjacent berth. In this context, it is relevant to state that the proposed reference tariff arrived by the VOCPT is with reference to the optimal capacity of dry bulk cargo at berth no IV only. Hence, handling of cargo at adjacent berth other than the dry bulk cargo in Berth No. 4 is not envisaged in the tariff computation or proposed SOR. The VOCPT May, , therefore, examine this aspect and modify the point made by it at page 11 of the proposal.	The capacity of both the berths III & IV are same. The proposed system will be operated either in IV berth (OR) in the III berth due to the Mobile nature of hoppers. It is submitted that as the facilities envisaged in the Project are movable and can be used in Berth No.III also since it is adjacent to Berth No.IV, the proposed system will be operated either in Berth No.III or Berth No.IV and the total capacity of this Project will be 3.19 MTPA.
(v)	The current proposal filed by the port is for transfer of optimal capacity assessed for handling dry bulk cargo of berth No. 4 at 31,93,750 tonnes (3.19 Million Metric Tonnes – MMT) onto wagon and truck in the ratio of 60% and 40% respectively of the optimal capacity i.e. 19,16,250 tonnes (i.e. 1.916 MMT) onto wagon and i.e. 12,77,500 tonnes (i.e. 1.278 MMT) onto truck. It is seen that the VOCPT has filed yet another proposal vide its letter No. MEE/P&M/F.Mechanisation/2014/D.645 dated 6 February, 2014 which relates to mechanization of loading system for delivery of coal pertaining to berth No. IV also from coal yard onto wagon. From the feasibility report it is understood that dry bulk cargo envisaged to be handled at berth No. IV presently covers coal, gypsum, limestone, copper concentrate etc. Thus, when the current proposal already considers the reference tariff arrangement for the entire optimal capacity assessed for berth No. IV including coal for evacuation through wagon or onto truck, the reasons for inclusion of coal handling through wagon originating from berth No. IV in its proposal dated 6 February, 2015 is not clear. The VOCPT May, please examine in the light of the above observation and make necessary modification in its current proposal or its proposal dated 6 February, 2015 referred above as deemed fit.	The proposed evacuation from Berth No III/IV involves cargo transfer through Trucks to Coal yard and to wagon loading system (Tele stacker) at IV berth. The above cargo along with cargo transported from IX berth through conveyors are meant for stacking at coal yard. Hence, coal handling at IV berth refers to current proposal. The stacking of cargo transported from IX berth and/or IV berth will be stacked in coal yard for handling for which the proposal vide letter dt. 06.02.2015 has been proposed.
(vi)	The VOCPT to list down the dry bulk cargo envisaged to be handled at berth No. IV and confirm that the entire cargo capacity assessed for berth No IV will be handled through the semi mechanized evacuation system envisaged in the current proposal for which the reference tariff is sought.	Since the system envisaged truck and wagon loading facility, the entire dry bulk cargo to be handled will be evacuated through trucks/wagons.
(2)	**<u>WORKINGS OF VOCPT:</u>**	
(i)	<u>Optimal Capacity:</u>	
	It is seen that for arriving at the optimal capacity the port has assessed the optimal capacity of berth No. IV at 3.19 MMT considering the handling rate of dry bulk cargo at 12,500 tonnes/day for 365 days and applying 70%	

	utilization factor (i.e. 12,500 T/day * 365 days *70%) = 31,93,750 tonnes (3.19 MMT). As stated above, the evacuation of optimal capacity of 3.19 MMT of dry bulk cargo of berth No. IV is segregated into evacuation by wagon and for loading onto truck in the ratio of 60% and 40% respectively. Accordingly, applying the above percentages, the optimal capacity of 19,16,250 tonnes (i.e. 1.916 MMT) is arrived for dry bulk cargo handling onto wagon and 12,77,500 tonnes (i.e. 1.278 MMT) for dry bulk cargo handling onto truck. In this regard, the following points to be clarified:	
	(i) The feasibility report at page 54 has assessed the optimal capacity of berth No. IV with existing two level luffing cranes of 20 T each at 3.02 Million tonnes. As against that, the port in the current proposal has considered the optimal capacity at 3.19 MT stating that it is as per the handling rate of 12,500 T per day considered by this Authority in the upfront tariff proposal for mechanization of handling equipment. It is relevant here to state that this Authority vide its Order No. TAMP/16/2010- VOCPT dated 23 July, 2010 has approved upfront tariff for mechanical handling infrastructure at Berth Nos. I to VI and IX on Build, Own and Operate (BOO) basis for standard HMC of 100 Tonnes and the optimal capacity assessed for dry bulk cargo at 2.976 MMT per HMC. This optimal capacity was assessed for 4000 hours for a standalone equipment of 100T HMC. The current exercise is, however, for determination of reference tariff for dry bulk cargo unloaded at a full fledged terminal i.e. berth No. 4. Hence, it is assumed that the port has considered the optimal capacity for full fledged berth No. IV for 6132 hours (365 days * 70% * 24) at 3.19 MMT capacity. Please confirm whether the above assumption is correct and the optimal capacity of 3.19 MT assessed by the VOCPT in current reference tariff computation is correct. It May, be examined whether there is any incompatibility between the hours of working of the HMC and hours of working of the Mobile Hoppers at the berth No. IV.	In the proposed system, 02 No's of 20 T capacity Port owned cranes and two numbers ship cranes are considered. The stated average berth day output of 12500 MT is achievable. Hence, the optimal capacity considered as 3.19 MT is correct.
	(ii) The assumption of considering 60% of the optimal capacity of dry bulk cargo to be evacuated through railway wagons and balance 40% by road onto trucks to be justified with reference to actual data pertaining to dry bulk cargo handled at berth No IV at VOCPT during the years 2011-12 to 2013-14.	After commissioning the proposed Wagon/ truck loading system, 60 % cargo will be evacuated through Wagons and 40 % through trucks.
	(iii) In the another proposal dated 6 February, 2014 as referred in the queries above, the port has assumed the coal cargo to pass through wagons and by road through trucks in the ratio of 50:50. Explain the reasons for adopting a	In the coal stack yard, the ratio of 50:50 is considered based on the scenario of traffic projection for the next 10 years as per the feasibility report of the consultant. In case of berth No. IV after commissioning of this system, it is expected that 60 % of cargo will be through wagon

	different ratio in the current proposal for berth No. IV i.e. at 60% evacuation through wagons and 40% onto trucks for road movement.	and 40 % through truck loading system.
	(iv) The proposal does not mention about the size of the HMC envisaged for deployment at berth No. 4 for which the upfront tariff has already been approved by the Authority. The VOCPT to indicate the equipment envisaged for ship to shore movement during the next ten years at this berth as it has a direct impact on this project since the reference tariff determined for berth No. IV for evacuation of dry bulk cargo from the berth is linked to the optimal capacity of this berth. The VOCPT to confirm that the optimal capacity considered for Berth No. IV in the current proposal is commensurate with the handling rate for the equipment proposed to be deployed during the next ten years of the current project. If higher capacity HMC is proposed to be deployed then the VOCPT May, increase the optimal capacity assessment to that extent for the current project.	The cargo from ship to shore will be carried out by 20 T capacity of Port owned two numbers of cranes and two numbers of ship cranes. Considering the life period of Port wharf cranes of 20 T, the existing scenario will continue to the maximum period of the current project. Hence, the Authority May, consider the optimal capacity taken by VOCPT for approval.
(ii)	<u>Capital Cost:</u>	
	(i) The total capital cost considered by the VOCPT at ₹ 23.50 crores is as per the Feasibility Report. Whilst the Feasibility Report (FR) states that the source of estimate is Telestak, no documentary evidence is seen in the FR or the proposal. The VOCPT, therefore, to furnish documentary evidence in the form of budgetary quotation or rate analysis with detailed calculation, if necessary, in support of the cost of each of the equipment considered in the calculation.	It is ascertained from the consultant that the cost of all the equipment's were taken verbally from the reputed manufacturers of the individual equipments.
	(ii) Of the total capital cost estimated at ₹ 23.50 crores, the VOCPT has segregated it into the two evacuation methods i.e. ₹ 18.70 crores for transfer of cargo through wagon and ₹ 4.80 crores for loading onto trucks for movement by road. The VOCPT to furnish the breakup of the equipment and the capital cost considered for this two methods of evacuation.	(a) For Truck loading, since 40% of cargo transfer is considered, 40% of the total cost of 04 number of hoppers has been taken as capital cost. [i.e., ₹ 1200 Lakhs × 40% = ₹ 480 lakhs] (b) For Wagon loading, the following costs are considered: Remaining 60% of the cost of Hopers = ₹ 720 Lakhs Total cost of 2 numbers of Telestackers = ₹ 900 Lakhs and total cost of 10 numbers of Trucks = ₹ 250 Lakhs were considered. [Total = ₹ 1870 lakhs]
	(iii) The VOCPT has not considered 5% of the capital cost towards miscellaneous capital cost as per the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines. Explain the reasons therefor. The VOCPT to indicate if 5% miscellaneous cost is not applicable for this project.	In the cost statement of the application vide chapter 4 & 5, other expenses @ 5% of Gross fixed assets has been considered at Sl.No. 6 for both Wagon and Truck loading system. Further, VOCPT vide its letter dated 03 March, 2015 has furnished following clarification: Miscellaneous cost @ 5% on Capital cost May, be considered by the Authority as per the TAMP Guidelines, 2008 as below:- <u>For Truck Loading System</u>: 5% on the Capital cost of ₹ 480.00 Lakhs = ₹ 24.00 Lakhs

<table>
<tr><td></td><td></td><td>For Wagon Loading System:
5% on the Capital cost of ₹ 1870.00 Lakhs =
₹ 93.50 Lakhs</td></tr>
<tr><td>(3)</td><td><u>Operating Costs for loading dry bulk cargo onto wagons and for loading onto trucks:</u></td><td></td></tr>
<tr><td>(i)</td><td>(a) Explain the basis for considering fuel consumption of 5 litres/hour per hopper, 5 litres/hour per Telestack and 2.4 litres/Hour per trucks for estimating fuel cost for loading of dry bulk cargo onto wagons.</td><td>As per the feasibility report of the consultant. [Pg-92-93]</td></tr>
<tr><td></td><td>(b) Explain the basis for considering fuel consumption of 5 litres/hour for trucks for estimating fuel cost for loading of dry bulk cargo onto port user's truck.</td><td>Since port user's owned trucks are being used in truck loading system for transfer of cargo to the Port users owned plot/ Port user's destination, the fuel cost for trucks has not been considered. Fuel cost of hoppers is considered.</td></tr>
<tr><td></td><td>(c) The computation of optimal capacity of berth No. 4 considered in the computation in this proposal is based on 6132 hours (i.e. 365 days *24 hours *70%). That being so, furnish the reasons for considering only 4000 hours fuel cost for estimate of fuel cost.</td><td>Based on the TAMP Guidelines.</td></tr>
<tr><td></td><td>(d) 2008 guidelines prescribe a norm of 4000 hours of working in a year for estimation of fuel cost of equipment for multipurpose berth. However, 6132 hours of working are considered for a full fledged berth instead of norm of 4000 hours of working considered for only standalone equipment. The VOCPT to review 4000 hours of working considered for fuel estimation for the various equipment as stated above.</td><td>Based on the TAMP Guidelines, 4000 Hrs. is considered.</td></tr>
<tr><td>(ii)</td><td>Please confirm whether the rate of depreciation considered at 6.33% on the Mechanical Equipment is as per the provisions of the Companies Act, 2013. Also, give reference to the requisite prescription contained in the companies Act, 2013 indicating the said rate of depreciation.</td><td>The VOCPT has furnished depreciation rate chart as per Companies Act.</td></tr>
<tr><td>(iii)</td><td>(a) The VOCPT has estimated license fee (rent) of ₹ 2.65 crores and ₹ 0.56 crores for the two cargo evacuation facilities envisaged in the proposal. In the instant proposal, the port does not envisage to allot any land to the operator. Hence, explain the rationale behind estimating license fee.</td><td>The Lease rent for Wagon loading system is only ₹ 2.65 Lakhs per annum and for Truck loading, the lease rent is taken as ₹ 0.56 lakhs per annum only. Lease rent is proposed for the area occupied by the equipment's like Hoppers, Telestacker and trucks.</td></tr>
<tr><td></td><td>(b) The estimation of license fee to be supported with detailed working. Also, give reference to the Rent Schedule, with reference to the rate so adopted.</td><td><u>Lease rent</u> :-
<table>
<tr><th rowspan="2">S. No.</th><th rowspan="2">Name of the equipment</th><th rowspan="2">Qty</th><th colspan="2">Dimension of each equipment</th><th rowspan="2">Total Area in Sq.Mtr [C*D*E]</th><th rowspan="2">Lease rent @ ₹ 348.68 per Sq.Mtr</th></tr>
<tr><th>Length In Meters</th><th>Width In Meters</th></tr>
<tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td><td>D</td><td>E</td><td>F</td><td>G</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Hopper</td><td>4 Nos.</td><td>10</td><td>10</td><td>400</td><td>139472.00</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Telestacker</td><td>2 Nos</td><td>20</td><td>4</td><td>80</td><td>27894.40</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Trucks</td><td>10 Nos</td><td>12</td><td>3</td><td>360</td><td>125524.80</td></tr>
</table>
Total : ₹ 2,92,891.20

a) The area comes under commercial category. Hence ₹ 348.68 per Sq.mtr as per Estate rental of VOCPT for the period 2014-15 is taken for calculating the lease rent.
b) For Truck loading, ₹ 0.56 Lakhs per annum has been</td></tr>
</table>

		considered in the cost statement for fixation of Tariff. c) For wagon loading, ₹ 2 .65 Lakhs per annum is considered in the cost statement for fixation of Tariff. d) Subsequently, the VOCPT vide its letter dated 27 February, 2015 with reference to the workings of lease rent at Annexure-IV has informed that the total lease rent is worked out as ₹2,92,891/- per annum for the total project and out of this, an amount of ₹56,000/- is relevant to the share of Truck loading system and the remaining ₹2,37,000/- is relating to Wagon Loading system. Hence the Authority May, consider the cost of lease rent as stated above.
	Scale of Rates:	
(i)	The definition of the terms " Per Day", " Shift" and "TAMP" May, not be relevant to be incorporated in the SOR and hence May, be deleted	"Per day" May, please be retained. "Shift" and "TAMP" May, please be deleted.
(ii)	The following general condition that May, be incorporated in the Scale of Rates in line with similar prescription in the upfront/reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT: "*Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator*".	As the rate proposed is per Metric tonnes of cargo handled, the charges for delays beyond reasonable level May, not be relevant.
(iii)	The VOCPT has proposed rate for "Dry Bulk Cargo". The port May, list down the different cargoes under Dry Bulk Cargo in the SOR.	Coal, Lime stone and Gypsum
(iv)	For arriving at the proposed rate the port has divided the total estimated ARR over the optimal capacity. The port to confirm that productivity of handling different types of dry bulk cargo proposed to be handled is the same in view of the port proposing uniform rate for all the dry bulk cargo. If productivity of different types dry bulk cargo varies differential rates will have to be proposed.	The productivity of handling different type of cargoes are the same.
(v)	Prescribe a general note governing application of Wholesale Price Index (WPI) based indexation factor in the proposed draft Scale of Rates. The base year for indexation should be based on the year to which the capital cost estimates and operating cost (power cost) estimate relate to.	The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2015 and 1 January, of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April, of the relevant year to 31 March, of the following year. This may, be incorporated in the Scale of Rates.
(5)	**Performance Standards:**	
	As already requested under cover of our letter of even number dated 09 February, 2015, the VOCPT is again requested to furnish the Performance Standards, pertaining to levy of the proposed handling charges for wagon loading and Truck loading. Also, explain the basis for arriving the proposed performance standards.	A copy of the performance Standard has been sent to TAMP vide this office letter No. MEE/P&M/ F. Mechanisation/2014/D.799, Dated: 20.02.2015. Subsequently the VOCPT vide its letter dated 03 March, 2015 has furnished the following clarification: The basis on which the efficiency parameter for Truck Loading at the rate of 7 Trucks per hour per hopper is furnished below:- The Port Crane/Ship Crane shall discharge cargo at the rate of 140 Tonnes per hour i.e., 20 cycles × 10 Tonnes per cycle × 0.70= 140 Tonnes per hour. The capacity of each truck is 20 Tonnes No. of Trucks to be handled per hour is 140/20 = 7

		Trucks per hour per hopper.

7.1 A joint hearing in this case was held on 20 February, 2015 at the VOCPT premises. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/organization bodies have made their submissions.

7.2 As agreed at the joint hearing, the VOCPT has furnished its replies to our queries vide its emails/letters dated 25 February, 2015, 26 February, 2015, 27 February, 2015 and 03 March, 2015 which was brought out in the earlier paragraphs.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

9. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) The proposal of the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is for fixation of reference tariff for its proposed project of mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV berth to wagon loading system/ loading into port user's truck to be implemented as a common user facility.

The VOCPT has submitted that presently, dry-bulk cargo at berth No. III/IV is unloaded from ship to shore through wharf cranes or ship gears and dumped in the wharf. Then cargo are loaded into trucks using front end loaders from berth nos. III/ IV and transported and dumped near the wagon loading point which is situated about 70 meters away from the hook point for loading into the wagons. Then, dumped cargoes are loaded into the rail wagons using front end loaders placed on the railway lines. This process consumes a lot of time resulting in poor evacuation of cargo from the berth. Further, this method causes dust pollution at the unloading point and also at the wagon loading point. In order to ensure quick evacuation of bulk cargoes from berth Nos. III/IV, to reduce the cycle time of loading cargo into the railway racks and to reduce pollution caused due to the operation of front end loaders, the VOCPT has proposed a semi mechanized cargo handling system in VOC Wharf IV.

It is relevant to state that the proposal originally filed by the VOCPT and even the Feasibility Report for the project was with reference to berth No. IV and the optimal capacity of 3.19 Million Tonnes Per Annum (MTPA) was also assessed with reference to one berth i.e. berth No. IV. Subsequently, when the proposal was in advance stage of finalization, the port has added berth No III also in this project. While doing so, the VOCPT has not modified the optimal capacity. The VOCPT has submitted that as the facilities envisaged in the Project are movable it can be used in Berth No.III which is adjacent to Berth No. IV. Thus, the proposed system is envisaged to be operated either in Berth No. III or Berth No. IV or in combination at both the berths but the total capacity of this project is retained at 3.19 MTPA by the port. Based on the submissions made by the VOCPT, this Authority decides to proceed ahead for fixation of reference tariff for transfer of cargo from berth No. III/ IV as against its original proposal which mentioned only about transfer of cargo from berth No IV.

(ii) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

The proposal in reference is for fixation of Reference tariff for transfer of cargo from berth No. III/IV to wagon loading system/loading into port user's truck at the berth itself. The upfront tariff approved by this Authority and available is for handling of various types of dry bulk cargo for the entire movement of cargo from ship to shore, shore to yard and yard to truck/ wagon. However, no upfront tariff is available for only for one leg of operation i.e. transfer of cargo from berth to wagon/truck loading system envisaged in this project. That being so, the proposal is seen to have been filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines. The proposal of VOCPT has the approval of its Board of Trustees.

(iii) Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norm/guidelines for one leg of operation i.e.

transfer of cargo from berth to wagon loading system/transfer to port user's truck envisaged in this project.

The proposal of the VOCPT for fixation of Reference tariff is for transfer of dry bulk cargo covering coal, limestone and gypsum from berth No. III/IV to wagon loading system/ truck through hoppers and Port users trucks. Since the proposal envisages handling of dry bulk cargo, the VOCPT is seen to have adopted the norms prescribed for the multipurpose cargo terminal in the 2008 upfront tariff guidelines for estimating a few items of operating cost. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and in view of urgency expressed by the VOCPT for seeking reference tariff for this project for award before 30 March, 2015 reportedly directed by the Government and the proposal being filed in the fag end of the year, the approach adopted by VOCPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo terminal to the extent relevant to arrive at the reference charges for this project is relied upon.

(iv) The VOCPT has filed its proposal on 04 February, 2015. Subsequently, with reference to the information/clarifications sought by us during the processing of the case, the VOCPT has furnished its response in piecemeal under cover of its letters dated 25, 26 and 27 February, 2015 and letter dated 3 March, 2015. The VOCPT has also proposed for certain modifications in the cost statement. It has requested to consider miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost which was not included in the reference tariff computation by the port. Moreover, the port has also modified the estimate of the lease rental. Whilst the VOCPT has requested for these modifications, it has not furnished revised cost statement capturing the effect of the modification proposed by it. The proposal dated 4 February, 2015 along with the information/clarification furnished by VOCPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.

(v) Optimal Capacity:

(a) Considering the handling rate of 12,500 tonnes/day with 70% utilisation in 365 days, the port has assessed the optimal capacity of dry bulk cargo to be handled by the semi mechanised facility envisaged in this project at 31,93,750 tonnes (i.e. 3.19 Million Tonne Per Annum (MTPA) In the feasibility report at page 54, the optimal capacity of berth No. IV with existing two level cranes of 20 T each is assessed at 3.02 Million Tonne Per Annum (MTPA).

The port has stated that the optimal capacity of 3.19 MTPA is assessed considering the handling rate of 12,500 T per day considered by this Authority in the upfront tariff proposal for mechanization of handling equipment. It is relevant here to state that this Authority vide its Order No. TAMP/16/2010-VOCPT dated 23 July, 2010 has approved upfront tariff for mechanical handling infrastructure at Berth Nos. I to VI and IX on Build, Own and Operate (BOO) basis for standard HMC of 100 Tonnes and the optimal capacity assessed for dry bulk cargo considering the handling rate of 12500 Tonnes per day was 2.976 MMT per HMC for 4000 hours for a standalone equipment of 100T HMC. The VOCPT has, however, stated that at berth nos. III/IV cargo from ship to shore will be carried out by 20 T capacity of port owned two numbers of cranes and two numbers of ship cranes. It has also confirmed that with 02 No's. of 20 T capacity Port owned cranes and two numbers ship cranes, the average berth day output of 12500 MT is achievable. The position furnished by the VOCPT is relied upon. As stated earlier, this Authority has fixed upfront tariff for the 100 T HMT based on loading rate of 12,500 MT/day for various berths at VOCPT including berth Nos. III/IV. That being so, optimal capacity assessed based on handling rate of 12,500 MT/day by VOCPT for a full fledged berth No. III or IV for 6132 hours (365 days * 70% * 24) at 3.19 MMT capacity is considered in our analysis as estimated by the port.

As stated earlier, the proposal originally filed by the VOCPT and even the Feasibility Report for the project was with reference to berth No. IV and the optimal capacity of dry bulk cargo for the said Berth No. IV was assessed at 3.19 Million Tonnes Per Annum (MTPA) by the port. Subsequently, when the proposal was in advance stage of finalization, the port has added berth No III also in this project citing that the hoppers proposed are movable and that Berth No. III is adjacent to Berth No. IV. While doing so, the VOCPT has not modified the optimal capacity and has maintained the total optimal capacity of the Project at 3.19 MTPA only. The port has stated that the capacity of both the berths III & IV are same. The proposed system will be operated either in IV berth (OR) in the III berth due to the mobile nature of hoppers. It has further submitted that as the facilities envisaged in the Project are movable and can be used in Berth No. III also since it is adjacent to Berth No. IV, the proposed system will be operated either in Berth No. III or Berth No. IV and the total capacity of this Project

will be 3.19 MTPA. Based on the submission made by the port, this Authority decides to proceed ahead with fixation of reference tariff based on the optimal capacity of 3.19 MTPA which May, be handled either in Berth No. III or Berth No. IV or in combination as assessed by the VOCPT.

If at any point of time during the project period, dry bulk cargo handled by the BOT operator either at berth No. III or Berth No. IV or at Berth No. III as well as IV, exceeds optimal capacity of 3.19 MTPA, the reference tariff prescribed by this Authority will be reviewed and VOCPT being the licensor should ensure that the reference tariff is reviewed. The VOCPT should, therefore, make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement.

(vi) The evacuation of optimal capacity of 3.19 MMT of dry bulk cargo of berth No IV is segregated by the VOCPT between the cargo transferred into railway wagons and cargo transferred into port user's truck through hoppers at the berth itself in the ratio of 60% and 40% respectively. Accordingly, applying the above percentages, the total optimal capacity of 31,93,750 tonnes is segregated into 19,16,250 tonnes (i.e. 1.916 MMT) for transfer of dry bulk cargo into railway wagon and 12,77,500 tonnes (i.e. 1.278 MMT) for dry bulk cargo transferred into port user's truck using hoppers at the berth itself.

When sought the basis for adopting the ratio of 60: 40, the VOCPT has categorically stated that after commissioning the proposed Wagon/truck loading system, 60 % the dry bulk cargo capacity of 3.19 MTPA will be evacuated through wagons and remaining 40 % through port user's trucks. The above segregation of the optimal capacity between the two methods of cargo transfer is relied upon and considered in the analysis.

(vii) Capital Cost:

The capital cost estimated by the VOCPT at ₹23.50 crores is towards mechanical equipment. Of the total capital cost estimated by the VOCPT at ₹23.50 crores, the VOCPT has considered ₹18.70 crores for handling dry bulk cargo for transfer of cargo into railway wagon and ₹4.80 crores is the capital cost estimated for cargo transfer through port user's tuck using hoppers. The break up of the capital cost is discussed below:

(a) The port has proposed total 4 numbers of hoppers of capacity 600 tons. The existing port crane/ship crane on the berth will feed the proposed tyre mounted hoppers, which will fill trucks directly at an approximate time of 2 minutes per truck. Each Port crane/ship crane is envisaged to have a dedicated mobile hopper for evacuation of cargo. The total cost of 4 hoppers is estimated at ₹12.00 crores. Considering the ratio of total optimal capacity segregated between the two systems of cargo transfer, 60% of the total capital cost for hoppers i.e. ₹7.20 crores is allocated for movement on cargo into railway wagon system and 40% i.e. ₹4.80 crores is considered as the capital cost allocated for movement of cargo into port user's truck using hoppers.

(b) For cargo transfer into wagon, apart from the capital cost of hoppers at ₹7.20 crores, the VOCPT has proposed two numbers of loading equipment called Telestack which has a long arm to load a rake at a rate of 1000 TPH. In this case, the cargo from the vessel would first be unloaded through existing Port cranes/ship cranes or alternatively with 100 T HMT as the case May, be, and then fed to the proposed mobile hoppers. These mobile hoppers would further evacuate the cargo to the Telestack through trucks. The trucks would continuously feed the Telestack one by one so as to complete the loading of whole rake. Hence, the VOCPT has also proposed customized trucks of 10 Nos. each of 20 Tonnes capacity. The VOCPT has estimated the total capital cost of two telestacks at ₹9.00 crores and cost of ten trucks at ₹2.50 crores. Thus, the total capital cost estimated for transfer of cargo into railway wagon is ₹18.70 crores. The total capital cost considered by the VOCPT is ₹23.50 crores which is found to be as per the Feasibility Report. Based on the above position and since the number of equipment considered by the port is as per the Feasibility Report and also since none of the users/prospective bidders have raised any objection with regard to the number of each and every equipment, the number/capacity of each equipment as proposed by the port is relied upon in the analysis.

(c) Though documentary evidence to support the base rate of each equipment considered by it in the calculation of capital cost is not made available, the estimates are based on the position ascertained from the reputed manufacturers of the individual equipment. Since the total

capital cost considered by the port is as per the Feasibility Report and also since none of the users/ prospective bidders have raised any objection with regard to the capital cost estimated for the project, the capital cost as estimated by the port is relied upon and considered in the analysis except for one addition i.e. inclusion of miscellaneous capital cost as explained in the subsequent paragraph.

(d) The tariff guidelines of 2008, prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost. Miscellaneous capital cost is to meet the cost of working capital, interest during construction period, etc., The capital cost estimated by the VOCPT at ₹23.50 crores does not include estimation of miscellaneous capital cost. When brought this to the notice of the port, the VOCPT has requested this Authority to consider miscellaneous capital cost @ 5% on capital cost i.e. ₹0.24 crores for cargo transfer into port user's truck and ₹0.935 crores for cargo movement into railway wagon aggregating to total miscellaneous capital cost of ₹1.175 crores. The VOCPT has not considered the impact of this modification in its cost statement. In the cost statement prepared by us, miscellaneous capital cost is considered @ 5% of the capital cost as suggested by the VOCPT as it is in line with the norms prescribed in the 2008 guidelines.

(e) Based on the above, the total capital cost comes to ₹24.675 crores comprising of ₹19.635 crores for cargo transfer into railway wagon and ₹5.04 crores for cargo transfer into port user's truck at the berth.

(viii) The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(ix) Operating cost:
The port has estimated the operating cost also for the two cargo movements i.e. transfer of cargo into railway wagon and transfer of cargo through port user's truck at the berth separately which is discussed hereunder:

(a) Fuel cost:

(i) The fuel cost has been estimated in respect of hoppers, telestacks and trucks for a period of 4000 hours of operation and at the rate of ₹50.48 per litre. The VOCPT has not estimated power cost for any of the equipment. The VOCPT has confirmed that hoppers are expected to operate by fuel and hence cost of fuel is only considered.

(ii) Fuel consumption has been estimated @ 5 litres per hour/ hopper and @ 5 litres per hour/telestack. In respect of trucks, the VOCPT has considered the fuel consumption at 2.4 litres per hour. The VOCPT has stated that fuel consumption considered for hoppers, telestack and truck is as per the feasibility report of the consultant. As stated earlier, there are no fuel consumption norms prescribed in the 2008 guidelines for the fleet of equipment proposed for this project. Since the fuel consumption norm considered by the VOCPT is reportedly based on the feasibility report, fuel consumption considered by the VOCPT for hoppers, telestack and truck are relied upon and considered at the level estimated by the VOCPT.

(iii) As regards the working hours for fuel consumption, the VOCPT has estimated fuel consumption of the above mentioned equipment for 4000 working hours citing that it is as per the working hour norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal. It is relevant here to state that optimal capacity of 3.19 MTPA assessed for this project is based on 6132 hours (i.e. 365 days *24 hours *70%) That being so, estimation of fuel cost for equipment for 4000 hours does not match with the working hours considered for assessing the optimal capacity for this project. Despite pointing out this mismatch, the VOCPT has not modified the working hours for estimation of fuel cost. Incidentally, in the another proposal filed by the VOCPT for fixation of reference tariff for mechanisation of coal yard, the port has modified the working hours for estimation of fuel cost at 6132 hours instead of 4000 hours. In the cost statement prepared by us, for estimation of fuel cost working hours for hoppers, trucks, telestack are modified and considered as 6132 hours instead of 4000 hours considered by the VOCPT. This is done so that working hours for all equipment proposed for deployment match with working hours considered in the optimal capacity assessed for the project. This is also in line with the working hour

considered by VOCPT for another project relating to mechanization at coal yard which is being dealt with separately.

(iv) The rate of fuel at ₹50.48 per litre is validated based on a documentary evidence and hence considered in the analysis.

(b) Repairs and maintenance cost is estimated by VOCPT at 5% on mechanical equipment cost, which is in line with the norm prescribed in the guidelines for dry bulk terminal and hence accepted. Repairs and maintenance cost is also considered on the component of Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(c) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines. Both this cost components are considered on the capital cost of equipment including the miscellaneous capital cost in our analysis.

(d) (i) Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on mechanical and electrical cost. The VOCPT has furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the rate considered. This position is relied upon in the analysis. Depreciation is also calculated on the component of equipment cost forming part of the Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(e) (i) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

(ii) Licence fee has been estimated by the port in respect the area to be occupied by each equipment. The VOCPT has estimated license fee for 4 nos of hoppers each with a dimension of 10 mtrs * 10 mtrs, 2 nos of telestack each with a dimension of 20 mtrs * 4 mtrs and 10 nos of trucks with a dimension of 12mtrs * 3 mtrs. The VOCPT has adopted the unit rate of licence fee at `348.68 per sq. mtr., which is seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

In the cost statement, the VOCPT has shown the total license fee at ₹ 3.21 lakhs comprising of ₹0.56 lakhs for cargo transfer into port user's truck and ₹ 2.65 lakhs for cargo transfer into railway wagon. Subsequently, while furnishing the detailed computation the port has modified total estimated license fee at ₹ 2.93 lakhs comprising of ₹0.56 lakhs for cargo transfer into port user's truck and ₹ 2.37 lakhs for transfer of cargo into railway wagon and has requested to consider the modified license fee. It is seen that the VOCPT has estimated the license fee for each of the equipment type based on the area occupied. The license fee for the area occupied by hoppers is estimated at ₹1.395 lakhs and segregated between these two cargo movements in the ratio of 60:40 as done for estimation of capital cost of hoppers. The license fee for telestacks and trucks are relevant for cargo transfer into railway wagon and hence considered for this particular movement of cargo only. The modified estimation of license fee is captured in the cost statement prepared by us.

(g) The total estimates of operating cost based on the above analysis works out to ₹ 485.04 lakhs for cargo transfer into railway wagon, ₹ 112.65 lakhs for cargo transfer into port user's truck aggregating to ₹ 597.69 lakhs as against operating cost estimated by VOCPT at ₹419.60 lakhs for cargo transfer into railway wagon, ₹99.89 lakhs for cargo transfer into port user's truck aggregating to ₹ 519.49 lakhs.

(x) The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

(xi) (a) The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹ 992.49 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹ 597.69 lakhs) and 16% return on capital cost (₹ 394.80 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹ 895.49 lakhs.

The total Annual Revenue Requirement (ARR) for cargo transfer into railway wagon works out to ₹ 799.20 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹ 485.04 lakhs) and 16%

return on capital cost (₹ 314.16 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹ 718.80 lakhs.
The total Annual Revenue Requirement (ARR) for cargo transfer into port user's truck works out to ₹193.29 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹112.65 lakhs) and 16% return on capital cost (₹80.64 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹176.69 lakhs.

It is relevant to state here that the ARR estimated by us works out to be higher than the level estimated by the VOCPT mainly because of considering miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost which the port has not captured in the cost statement but has requested this Authority to capture it. This has impact on all the operating cost linked to the capital cost as well as on the return on capital cost. The another major modification is estimation of fuel cost considered by us for 6132 working hours for reasons explained earlier instead of 4000 working hours considered by the port.

(b) The VOCPT has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility from one tariff item i.e. handling charge. Accordingly, for handling charge for cargo transfer into railway wagon considering the modified ARR at ₹ 799.20 lakhs and the optimal capacity of 19,16,250 tonnes, the rate works out to ₹41.71 per tonne as against ₹37.51 per tonne estimated by the VOCPT i.e. (₹ 718.80 lakhs /19,16,250 tonnes).

For cargo transfer into port user's truck considering the modified ARR at ₹193.29 lakhs and the optimal capacity of 12,77,500 tonnes, the handling charge works out to ₹15.13 per tonne as against ₹13.83 per tonne estimated by the VOCPT i.e. (₹176.69 lakhs/12,77,500 tonnes)

(c) The Dry Bulk Cargo to be handled under this project are coal, gypsum and limestone. The VOCPT has confirmed that these three cargo items have similar handling rates. Hence, its proposal for prescription of a common rate for transportation of dry bulk cargo i.e. coal, limestone and gypsum is allowed in line with the approach adopted by the VOCPT. The only difference is that instead of stating dry bulk cargo, the three cargo items envisaged to be handled viz coal, (other than thermal coal), limestone and gypsum are also listed in the Scale of Rates while prescribing the handling rate. Further, the VOCPT is of the view that the entire cargo handled would be only foreign cargo. Nevertheless, coastal rate has been prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port. As regards thermal coal, instead of the note proposed by VOCPT that thermal coal will not come under coastal category, a separate rate is prescribed for thermal at the same level for foreign and coastal cargo as thermal coal is not entitled for coastal concession as per the policy of the Government.

(xii) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued *vide* letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September, 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority *vide* its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November, 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

'"*Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.*'

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(xiii) The VOCPT was requested to incorporate the general condition that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator in line with similar prescription in the upfront/reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT. The point made by the VOCPT that as the rate proposed is on per metric tonne of cargo handled, the charges for delays beyond reasonable level May, not be relevant is not found to be correct. The said condition is a general condition to protect the interest of users for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator irrespective of the unit of levy. That being so, the said condition is prescribed in the reference tariff schedule in the instant case also in line with the prescription in the upfront/reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT.

(xiv) The VOCPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January, 2015, as proposed by the Port. Thus, the note in this regard as proposed by the Port is incorporated in the reference tariff schedule.

(xv) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. As brought out earlier, the VOCPT has proposed separate Performance Standards for truck loading and wagon loading. The port has proposed performance standards in terms of minimum guaranteed availability of mechanized facility and also with reference to the productivity in terms of cargo transfer into port user's truck/into railway wagon and Licensee is required to meet both the Performance Standards.

For Truck loading, the port has proposed (a) minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/IV; and (b) licensee to load 7 Trucks per hour per hopper of each 20 Tonnes capacity (approx) trucks or proportionately. The VOCPT has furnished the basis for prescribing the performance parameter of loading 7 trucks per hopper which is relied upon. For wagon loading, the VOCPT has proposed (a) minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/IV; and (b) Licensee to complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons each of 66 Tonnes (approx.) carrying capacity in two hours. The Performance Standard as proposed by the Port are prescribed.

10.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex–II** and **Annex-III** respectively.

10.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV into wagon loading/port user's truck on License Basis in VOCPT and notify it along with the Performance Standards.

10.3. The reference tariff approved by this Authority is for optimal capacity of 3.19 MTPA of dry bulk cargo handled at either berth no. III or IV or in combination.

If at any point of time during the project period, dry bulk cargo handled by the BOT operator either at berth No. III or Berth No. IV or at Berth No. III as well as IV, exceeds optimal capacity of 3.19 MTPA, the reference tariff prescribed by this Authority will be reviewed and VOCPT being the licensor port should ensure that the reference tariff is reviewed. The VOCPT should, therefore, make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement.

11.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

11.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March, of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

11.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case May, be.

11.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

11.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

11.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March, to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

11.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

11.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March, and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

11.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he May, prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

11.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

11.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

11.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/information furnished which May, be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

11.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.14 The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/Licence agreement.

11.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015 (20)]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR TRANSFER OF CARGO FROM WHARF III/IV TO WAGON/TRUCK LOADING SYSTEM AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 GUIDELINES.

Rs. In Lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 4.2.2015			As considered by TAMP		
		Total	**For Wagons loading**	**For handling Dry-bulk cargo**	**Total**	**For Wagons loading**	**For Truck Loading**
I.	**Optimal Capacity**						
(i)	Total Optimal Capacity **(Tonnes/Annum)**	31,93,750.00			31,93,750.00		
		(12500T/day * 365days * 70%)			(12500T/day * 365days * 70%)		
(ii)	Optimal Capacity for wagon loading and Truck loading system in the ratio of 60% and 40% respectively on the total optimal capacity of 3.19 Million Tonnes **(Tonnes/Annum)**	31,93,750.00	19,16,250.00	12,77,500.00	31,93,750.00	19,16,250.00	12,77,500.00
		(12500T/day * 365days * 70%)	(3193750T/annum *60%)	(3193750T/annum *40%)	(12500T/day * 365days * 70%)	(3193750T/annum *60%)	(3193750T/annum *40%)
(iii)	Optimal Capacity **[in Million Tonnes Per Annum (MTPA)]**	**3.19**	**1.92**	**1.28**	**3.19**	**1.92**	**1.28**
II.	**Capital Cost:**	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(i)	For Hoppers	1,200.00	720.00	480.00	1,200.00	720.00	480.00
		(100%* Rs.300Lakhs/Unit* 4unit)	(60%* Rs.300Lakhs /Unit*4unit)	(40%* Rs.300Lakhs/ Unit*4unit)	(100%* Rs.300Lakhs/ Unit*4unit)	(60%* Rs.300Lakhs/ Unit* 4unit)	(40%* Rs.300Lakhs /Unit*4unit)
(ii)	For Telestacks	900.00	900.00	0.00	900.00	900.00	0.00
		(100%*Rs.450Lakhs *2Units)	(100%*Rs.450Lakhs*2Units)	(0%*Rs.450Lakhs*2Units)	(100%*Rs.450 Lakhs*2Units)	(100%*Rs.450 Lakhs*2Units)	(0%*Rs.450 Lakhs*2 Units)
(iii)	For Trucks	250.00	250.00	0.00	250.00	250.00	0.00
		(100%*Rs.25Lakhs* 10Units)	(100%*Rs.25Lakhs*10 Units)	(0%*Rs.25Lakhs*10Units)	(100%*Rs.25L akhs*10Units)	(100%*Rs.25L akhs*10Units)	(0%*Rs.25L akhs*10 Units)
(iv)	Sub-Total **(i+ii+iii)**	**2,350.00**	**1,870.00**	**480.00**	**2,350.00**	**1,870.00**	**480.00**
(v)	Miscellaneous cost @ 5%	--	--	--	117.50	93.50	24.00
					(5% * Rs.2350 lakhs)	(5% * Rs.1870 lakhs)	(5% * Rs.480 lakhs)
(vi)	Total Capital Cost **(iv+v)**	**2,350.00**	**1,870.00**	**480.00**	**2,467.50**	**1,963.50**	**504.00**
III.	**Operating Cost:**						
(i)	Fuel Cost :						
(a)	For Hoppers	40.38	24.23	16.15	61.91	37.15	24.76
		(4000Hrs*5 ltr/hr*Rs.50.48/ltr *4/hopper)	(60%* Rs.40.38Lakhs)	(40%* Rs.40.38 Lakhs)	(6132Hrs*5 ltr/hr*Rs.50.48 /ltr *4hoppers)	(60%* Rs.61.91 Lakhs)	(40%* Rs.61.91 Lakhs)
(b)	For Telestack	20.19	0.19	0.00	30.95	30.95	0.00
			(4000Hrs*5 ltr/hr*Rs.50.48/ltr*2telestacks)		(6132Hrs*5 ltr/hr*Rs.50.48 /ltr*2 telestacks)	(6132Hrs*5 ltr/hr*Rs.50.48/ltr*2 telestacks)	
(c)	For Trucks	48.46	48.46	0.00	74.29	74.29	0.00
			(4000Hrs*2.4 ltr/hr*Rs.50.48/ltr*10trucks)		(6132Hrs*2.4 ltr/hr*Rs.50.48 /ltr*10 trucks)	(6132Hrs*2.4 ltr/hr*Rs.50.48/ltr*10 trucks)	
(ii)	Repairs and Maintenance cost @5%	117.50	93.50	24.00	123.38	98.18	25.20
		(5%* Rs2350 Lakhs)	(5%* Rs1870 Lakhs)	(5%* Rs480 Lakhs)	(5%* Rs2467.50 Lakhs)	(5%* Rs1963.50 Lakhs)	(5%* Rs504 Lakhs)
(iii)	Insurance @1%	23.50	18.70	4.80	24.68	19.64	5.04
		(1'%* Rs2350 Lakhs)	(1% * Rs.1870 Lakhs)	(1% * Rs.480 Lakhs)	(1%* Rs2467.50 Lakhs)	(1%* Rs1963.50 Lakhs)	(1%* Rs504 Lakhs)
(iv)	**Depreciation**	148.76	118.37	30.38	156.19	124.29	31.90
		(6.33%* Rs2350 Lakhs)	(6.33% * Rs.1870 Lakhs)	(6.33% * Rs.480 Lakhs)	(6.33%* Rs2467.50 Lakhs)	(6.33% * Rs.1963.50 Lakhs)	(6.33% * Rs.504 Lakhs)
(v)	**Rent (Lease rent)**	3.21	2.65	0.56	2.93	2.37	0.56
					(840sq.mtr.*Rs.348.68/sq.mtr) (Note 1)	((400sq.mtr.*60%)+(80sq.mtr.+ 360sq.mtr))*Rs.348.68/sq.mtr)	(400sq.mtr.*40%*Rs.348.68/sq.mtr)
(vi)	Other Expenses @5%	117.50	93.50	24.00	123.38	98.18	25.20

		(5%* Rs2350 Lakhs)	(5% Rs.1870 Lakhs)	(5% Rs.480 Lakhs)	(5%* Rs2467.50 Lakhs)	(5%* Rs1963.50 Lakhs)	(5%* Rs504 Lakhs)
(vii)	**Total Operating Cost [(i) to (vi)]**	**519.49**	**419.60**	**99.89**	**597.69**	**485.04**	**112.65**
IV	**Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate**						
(i)	**Annual Revenue Requirement (ARR)**						
	(a) Total Operating Cost	519.49	419.60	99.89	597.69	485.04	112.65
	(b) Return on Capital Employed @16%	376.00	299.20	76.80	394.80	314.16	80.64
	(c)Total Revenue requirement	**895.49**	**718.80**	**176.69**	**992.49**	**799.20**	**193.29**
(ii)	Optimal Capacity **(Tonnes/ Annum)**	31,93,750	19,16,250	12,77,500	31,93,750	19,16,250	12,77,500
(iii)	Per tonne handling rate **(in Rs./Tonne)**						
	(a) For Foreign cargo	--	37.51	13.83	--	41.71	15.13
	(b) For Coastal cargo	--	22.51	8.30	--	25.02	9.08
Note:							
(1) The VOCPT has vide its letter dated 3 March, 2015 requested the Authority to consider Miscellaneous capital cost at 5% of the total capital cost. Hence, in the cost statement prepared by us miscelleneous capital cost is considered.							
(2) The VOCPT has vide its letter dated 2 March, 2015 modified the lease rent estimates at Rs. 2.93 crores as against Rs. 3.21 crores. The VOCPT has, however, not captured the effect of this modification in its cost statement. In the cost statement prepared by the Authority, the modified lease rent indicated by the VOCPT is considered.							

Annex-II

V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

Reference Tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV Berth to Wagon/Truck loading system.

CHAPTER 1–DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i) **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.

(ii) "**Foreign-going Vessel**" shall mean any vessel other than a coastal vessel.

(iii) **"Per day**" shall mean a calendar day or part thereof.

(iv) "**Port"** shall mean V. O. Chidambaranar Port Trust.

(v) **"Tonne"** shall means one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter.

1.2. General Terms & Conditions

(i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals**.**

(e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(iii) Interest on delayed payments/refunds.

(a) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)

(b) Like wise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)

(c) The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).

(d) The delay in payments by users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

(iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(v) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, the operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is ₹100/- or less.

(vi) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator May, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b) The operator May, also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vii) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. CARGO HANDLING CHARGE:

2.1. Cargo Handling Charges for Wagon loading using Hoppers, Trucks and Telestackers :-

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo, Coal (other than thermal coal), Limestone and Gypsum	41.71	25.02
2	Thermal Coal	41.71	41.71

2.2. Cargo Handling Charges for Truck loading using Hoppers & Port users trucks:-

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo, Coal (other than thermal coal), Limestone and Gypsum	15.13	9.08
2	Thermal Coal	15.13	15.13

Note to schedule 2.1 and 2.2

1. The tariff prescribed above is for transportation of dry bulk cargo from berth nos. III/ IV to Wagon/ Truck loading system.

3. GENERAL NOTES:

(i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2015 and 1 January, of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31 March, of the following year.

(ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March, of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensor would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case May, be.

(iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March, to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

(viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March, and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-III

PERFORMANCE STANDARDS

Minimum Guaranteed availability percentage and Minimum Guarantee efficiency for Mechanization of cargo transfer from VOC Wharf III/IV to Wagon/Truck loading system.

1.1 Performance Standards for Truck Loading:-

The Licensee shall meet both the following Performance Standards:

(a) The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system

installed at Berth III/IV. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,

(b) The licensee shall load 7 Trucks per hour per hopper of each 20 Tonnes capacity (approx) trucks or proportionately.

1.2. Performance Standards for Wagon Loading:

The Licensee shall meet both the following Performance Standards:

(a) The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/IV. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,

(b). The Licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons each of 66 Tonnes (approx.) carrying capacity in two hours.

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, May, apuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.